

ZPRÁVA O PROVEDENÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ



„Styková křižovatka silnice č. II/105 (ul. Čs. legií) a místní komunikace (ul. Blanická) v Milevsku“

Červenec 2021

Inspekční tým:

Ing. Jiří Hanzl, Ph.D.
Ing. Ladislav Bartuška

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1
110 15 Praha

Číslo povolení: 0131
Č.j.: 77/2015-120-OST/7

Povolení k výkonu činnosti

AUDITOR BEZPEČNOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

podle § 18h zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění
pozdějších předpisů, se vydává na základě prokázání bezúhonnosti a odborné
způsobilosti podle § 18i uvedeného zákona.

Jméno a příjmení: **Ing.Bc. Jiří Hanzl**

Datum narození: **28.5.1987**

Datum vydání povolení: **23.4.2015**

*Úspěšné složení zkoušky dle § 18j, odst. 1, písm. c) výše uvedeného zákona je doloženo
protokolom o výsledku zkoušky k prokázání odborné způsobilosti auditora bezpečnosti
pozemních komunikací č.j. 51/2015-120-OST/7 konané dne 11.2.2015.*

*Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen účastnit se pravidelného školení do
konce třetího roku ode dne vydání povolení nebo konání předchozího pravidelného
školení.*



Ing. Milan Dont, Ph.D.
ředitel Odboru pozemních komunikací
předseda zkušební komise





VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

Fakulta stavební

Veveří 331/95, 602 00 Brno

OSVĚDČENÍ O ABSOLVOVÁNÍ ŠKOLENÍ

Ing. Jiří Hanzl Ph.D.

narozen 28. 5. 1987

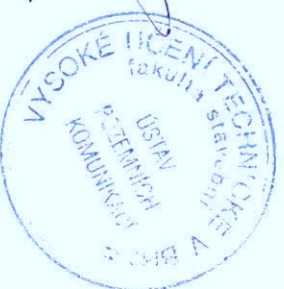
absolvoval ve dnech 20. - 21. ledna 2021

„Pravidelné školení auditorů bezpečnosti pozemních komunikací“

Prodloužení platnosti povolení k výkonu činnosti „Auditor bezpečnosti pozemních komunikací“ podle § 18h zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, se vydává na základě absolvování pravidelného školení podle § 18j odst. 4 uvedeného zákona do konce třetího roku ode dne vydání povolení (nebo konání předchozího pravidelného školení).

Číslo akreditace poskytovatele školení (prováděného podle § 18l výše uvedeného zákona): 004
č.j.: 169/2012-120-ORG2/2

Datum a místo vydání osvědčení: 21. ledna 2021, Brno



Ing. Michal Radimský, Ph.D.
odborný garant školení

Akce: „Styková křižovatka silnice č. II/105 (ul. Čs. legií) a místní komunikace (ul. Blanická) v Milevsku“

ZPRÁVA O PROVEDENÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Objednatel bezpečnostní inspekce

Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích
Okružní 517/10
370 01 České Budějovice
IČ:75081431

1.2 Inspekční tým

A) Ing. Jiří Hanzl, Ph.D.

sídlo: Budovatelská 1916, 397 01 Písek

Povolení k výkonu činnosti „Auditor bezpečnosti pozemních komunikací“ č. 0131,
č.j.: 77/2015-120-OST/7

Živnostenský list: vydán MÚ Písek, č. j. ZUMUPI/2176/2017/Ře/3, č. případu:
330501/U2017/2977/Ře

Předmět podnikání: Výroba a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského
zákona

Obor činnosti: Poradenská a konzultační činnost, zpracování odborných studií
a posudků

IČ: 88842533

B) Ing. Ladislav Bartuška

sídlo: U Čertíka 2278/6, 370 10 České Budějovice

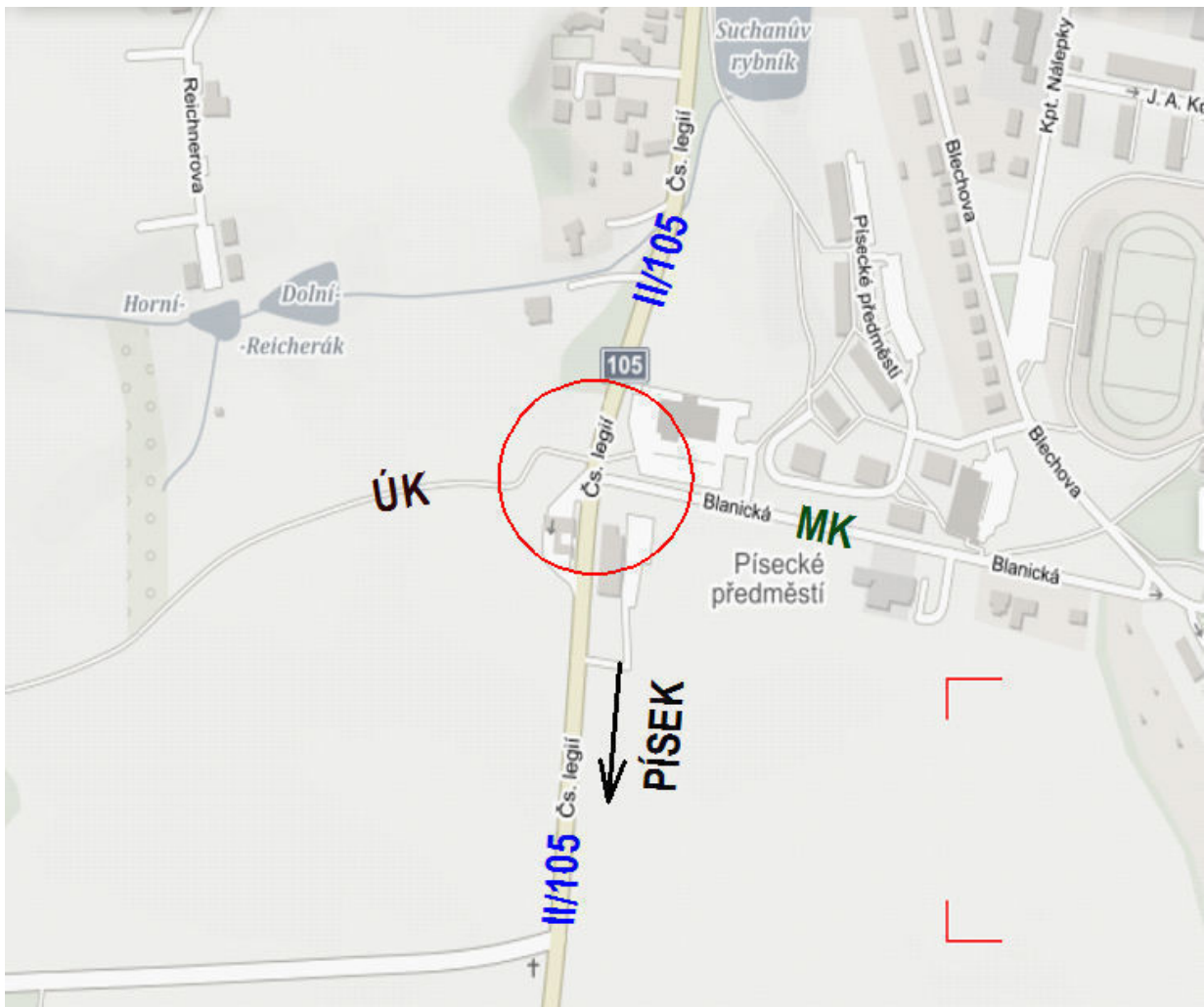
Předmět podnikání: Výroba a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského
zákona

Obor činnosti: Poradenská a konzultační činnost, zpracování odborných studií
a posudků

IČ: 87938499

1.3 Lokalita bezpečnostní inspekce

- město: Milevsko,
- okres: Písek,
- kraj: Jihočeský,
- posuzovaná lokalita: styková křižovatka silnice č. II/105 (ul. Čs. legií) a místní komunikace (ul. Blanická).



Obr. 1 Přehledná situace (zdroj: Lit [6])

Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací byla provedena v souladu s vyhláškou č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů („Příloha č. 11, Minimální rozsah bezpečnostní inspekce“) a dále „Metodikou provádění“ vyhotovenou Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. Brno a schválenou MD ČR v roce 2013 (č. j.: 121/2013-520-TPV/1).

2) PRŮVODNÍ ČÁST

2.1 Důvod inspekce

Tato bezpečnostní inspekce byla provedena na základě požadavku města Milevska prostřednictvím Vysoké školy technické a ekonomické v Českých Budějovicích v místě stávající stykové křižovatky silnice č. II/105 (ul. Čs. legií) a místní komunikace (ul. Blanická) v km cca 72,937 provozního staničení silnice č. II/105. Začátek provozního staničení silnice č. II/105 se nachází na okružní křižovatce silnice č. II/105 a č. II/603 u Jesenice, okres Praha - západ, Středočeský kraj.

Důvodem pro provedení bezpečnostní inspekce křižovatky silnice č. II/105 a místní komunikace je požadavek investora na aktualizaci již provedené bezpečnostní inspekce ze září 2015 a současně na identifikaci všech rizikových faktorů a nových skutečností v souvislosti se stavebně – technickým uspořádáním pozemních komunikací od doby provedení předchozí inspekce, které mohou mít negativní vliv na bezpečnost provozu v daném místě. Součástí této zprávy o provedení bezpečnostní inspekce je také soupis nápravných opatření za účelem eliminace či snížení zjištěných rizik. Všechna nápravná opatření popsána inspekčním týmem v této zprávě mají doporučující charakter pro vlastníka / správce dané komunikace.

2.2 Používané zkratky a výrazy

II/105	silnice II. třídy číslo 105
MK	místní komunikace
PHM	pohonné hmoty
SDZ	svislé dopravní značení
TP	technické podmínky
ul.	ulice
ÚK	účelová komunikace
VDZ	vodorovné dopravní značení
voz/24 hod	vozidel za 24 hodin

2.3 Rozsah inspekce

Bezpečnostní inspekce byla provedena na stávající křižovatce silnice č. II/105 (ul. Čs. legií) a MK (ul. Blanická) ve městě Milevsku v intravilánu. Zadáním inspekce bylo prověřit celkový bezpečnostní stav daného místa z pohledu všech účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté, motorová a nemotorová vozidla) a aktualizovat Závěrečnou zprávu

o provedení bezpečnostní inspekce z roku 2015. Posouzení bylo provedeno dle doporučeného standardu („Příloha č. 11“ k vyhlášce č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů a Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací „Metodika provádění“ vyhotovená Centrem dopravního výzkumu, v.v.i.).

Inspekce proběhla ve dvou fázích – opakovaná prohlídka lokality (zaznamenání rizikových faktorů a pořízení fotodokumentace) a následné vypracování zprávy o provedení bezpečnostní inspekce s celkovým vyhodnocením a soupisem návrhů na odstranění identifikovaných závad, nedostatků a bezpečnostních rizik.

2.4 Místní šetření a prohlídka lokality

- prohlídka lokality dne 4. 6. 2021 od 10:00 hod. do 11:30 hod. => ideální klimatické podmínky (jasno, dobrá viditelnost),
- prohlídka lokality dne 10. 6. 2021 od 14:00 hod. do 15:30 hod. => ideální klimatické podmínky (polojasno, dobrá viditelnost),
- prohlídka lokality dne 14. 6. 2021 od 22:00 hod. do 23:00 hod. => snížená viditelnost (soumrak, noc),
- prohlídka lokality dne 17. 6. 2021 od 17:00 hod. do 20:00 hod. => ideální klimatické podmínky (jasno, dobrá viditelnost).

3) PODKLADY PRO VYPRACOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

Pro zpracování bezpečnostní inspekce byly použity následující podklady a literatura:

- [1] Příloha č. 11 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
- [2] Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací „Metodika provádění“, CDV, v. v. i., 3. vydání, Brno 2013.
- [3] Zpráva o provedení bezpečnostní inspekce pozemních komunikací z 09/2015: „Styková křižovatka silnice č. II/105 (ul. Čs. legii) a místní komunikace (ul. Blanická) v Milevsku“. Zpracovatel: Ing. Jiří Hanzl a Ing. Jiří Jíra, nábřeží 1. máje 1935, 397 01 Písek. Písek: 09/2015.
- [4] Dopravní nehody v ČR <https://nehody.cdv.cz>
- [5] Sčítání dopravy - výsledná zpráva: „Vyhodnocení statistického měření dopravy ve městě Milevsku“. Zpracovatel: Ing. Ladislav Bartuška, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, Katedra dopravy a logistiky, Okružní 517/10, 370 01 České Budějovice. České Budějovice: 07/2021.

- [6] Mapové portály www.maps.google.com
www.mapy.cz
- [7] Silniční a dálniční síť ČR https://geoportal.rsd.cz/apps/silnicni_a_dalnicni_sit_cr_verejna/
- [8] Celostátní sčítání dopravy www.scitani2010.rsd.cz
www.scitani2016.rsd.cz

4) PROVEDENÉ BEZPEČNOSTNÍ AUDITY A BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

Jak již bylo uvedeno v podkapitole 2.1 této zprávy, v září 2015 byla v předmětné lokalitě provedena bezpečnostní inspekce s identifikací všech rizikových faktorů souvisejících se stavebně – technickým uspořádáním pozemních komunikací a se soupisem návrhů nápravných opatření za účelem jejich odstranění.

Tato zpráva o provedení bezpečnostní inspekce pozemních komunikací je tak aktualizací předchozí zprávy z roku 2015.

5) BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

5.1 Metodika bezpečnostní inspekce

Technika provedené inspekce vychází z Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací „Metodika provádění“, 3. vydání (*Lit [2]*). Identifikované nedostatky a bezpečnostní rizika byla při inspekční prohlídce zaznamenána a zdokumentována. Následně inspekční tým vypracoval přehled identifikovaných rizik včetně pořízení fotodokumentace v předmětné lokalitě (viz podkapitola 5.3). Inspekční tým v souladu s metodikou pro vyhodnocení bezpečnostní inspekce a pro porovnání bezpečnostních rizik v dané lokalitě nejprve definoval jednotlivá rizika, bezpečnostní nedostatky nebo závady a ohodnotil je dle Tab. 1 podle jejich závažnosti třemi úrovněmi rizika: nízkou, střední a vysokou úrovní.

Tab. 1 Závažnosti rizika a jejich charakteristika (*zdroj: Lit [2]*)

<i>Závažnost rizika</i>	<i>Charakteristika</i>
Nízká	Rizikový faktor má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit bezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je velmi málo pravděpodobný. Vliv na zhoršení následků případných nehod je minimální.
Střední	Rizikový faktor má vliv na vznik nehod s osobními následky a na zhoršení následků případných nehod. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité.
Vysoká	Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Vliv na zhoršení následků případných nehod je značný. Inspekční tým považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.

Následně inspekční tým navrhnul řešení pro odstranění závady v souladu s Tab. 1 podle složitosti řešení a ohodnotil náročnost navržené úpravy (navržená řešení mají formu slovního doporučení).

Tab. 2 Složitost řešení

<i>Složitost řešení</i>	<i>Popis</i>
Jednoduchá	Jednoduché řešení (např. prořezání bujné zeleně, která zakrývá svislé dopravní značení, zvýraznění nebo obnova dopravního značení, instalace vodicích sloupků u pozemní komunikace).
Méně náročná	Zvýšená administrativa – návrh umístění vhodného svislého nebo vodorovného značení popř. drobných stavebních úprav.
Náročná	Finančně a časově náročná řešení (např. stavba okružní křižovatky), které v sobě zahrnuje projednávací a schvalovací procesy, tvorbu dokumentace, bezpečnostní audit apod.

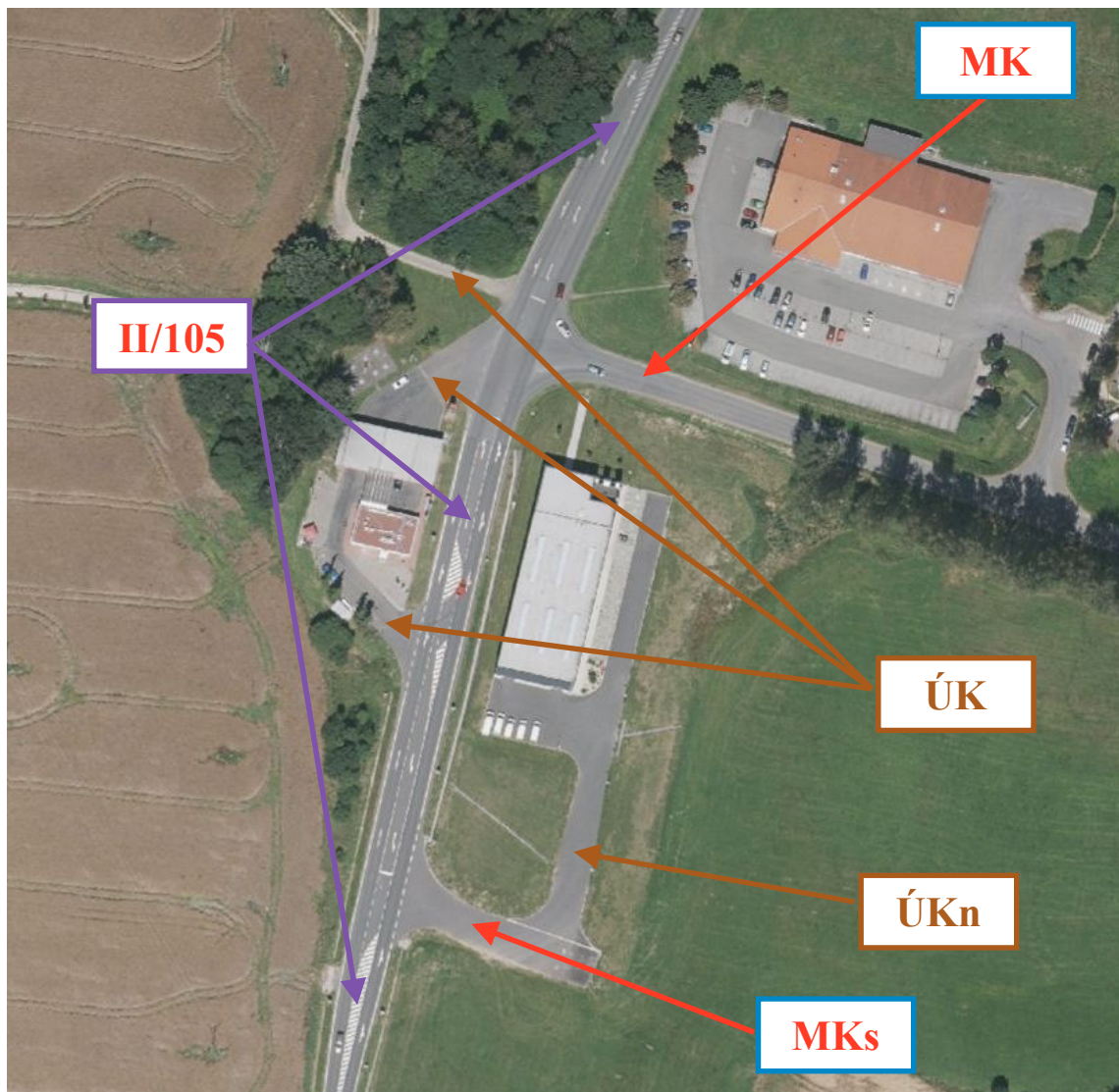
5.2 Podkladové informace získané během přípravných prací

Pro stanovení rozsahu této inspekce byla použita Příloha č. 11 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů (*Lit [1]*).

5.2.1 Prověření dostupných dopravně inženýrských charakteristik

Funkce komunikací v řešené lokalitě:

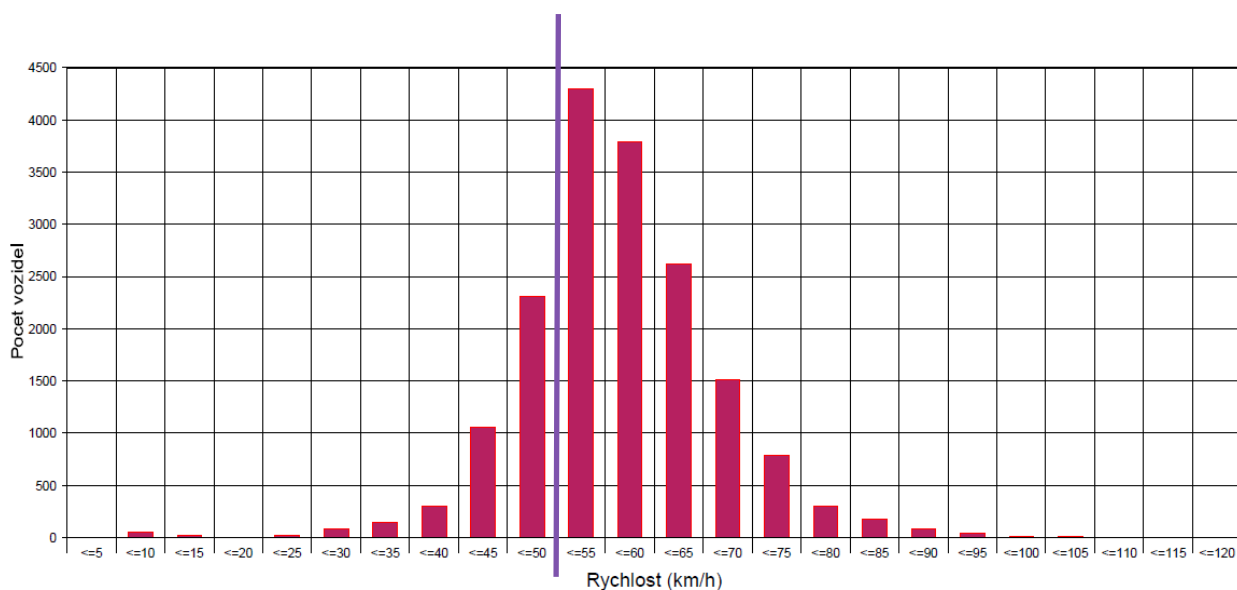
- | | |
|----------------------------------------------------------------------------|--------|
| - průtahová silnice II. třídy městem Milevsko (silnice č. II/105) | II/105 |
| - místní obslužná komunikace (ul. Blanická) | MK |
| - slepá místní obslužná komunikace (výhled) | MKs |
| - veřejně přístupná účelová komunikace (do lokality „Hajda“) | ÚK |
| - veřejně přístupná jednosměrná účelová komunikace (k čerpací stanici PHM) | ÚK |
| - veřejně nepřístupná účelová komunikace (do areálu soukromé firmy) | ÚKn |



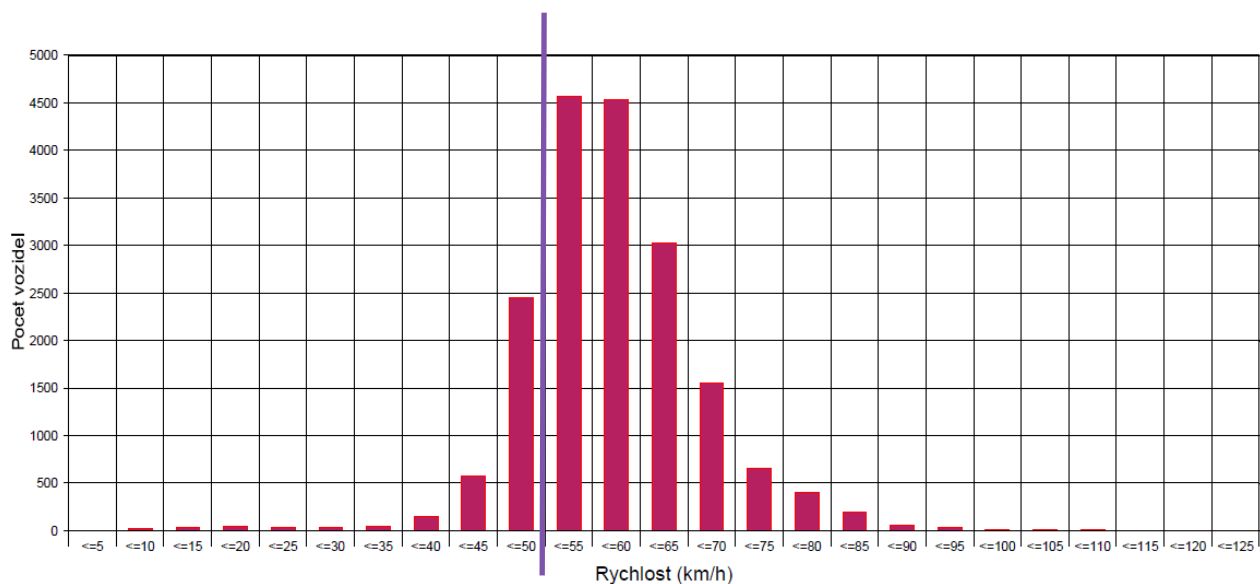
Obr. 2 Pozemní komunikace v předmětné lokalitě (*zdroj: Lit [7]*)

Rychlost:

V místě předmětné křižovatky silnice č. II/105 (ul. Čs. legií) a místní komunikace (ul. Blanická) je právním předpisem stanovena nejvyšší dovolená rychlost v intravilánu na 50 km/h. Vlastní měření rychlostí vozidel během inspekční prohlídky nebylo prováděno, ale z dostupných podkladů (*Lit [5]*) uvedených také v Příloze č. 2 této zprávy je zřejmé, že v místě obou příjezdových směrů do křižovatky po hlavní pozemní komunikaci (silnici č. II/105) je nejvyšší dovolená rychlost v obci řidiči motorových vozidel stále porušována, a to i přes fakt, že v místě vjezdu do města Milevska v souvislosti s napojením areálu soukromé firmy proběhla úprava tohoto úseku komunikace (zúžení a příčný posun jízdnic pruhů, přidání jízdnicího pruhu pro odbočení vlevo, vznik další stykové křižovatky apod.). Obrázky 3 a 4 znázorňují grafy četností rychlostí všech vozidel zaznamenaných statistickými radary v profilu silnice č. II/105 v místě obou příjezdových směrů do křižovatky (příjezdový směr do křižovatky od Písku a příjezdový směr do křižovatky od Milevska).



Obr. 3 Graf četností rychlostí všech vozidel ve sledovaném období na stanovišti 1 – směr do křižovatky od Písku (*zdroj: Lit [5]*)



Obr. 4 Graf četnosti rychlostí všech vozidel ve sledovaném období na stanovišti 2 – směr do křižovatky od Milevska (zdroj: Lit [5])

Měření rychlostí motorových vozidel v místě obou příjezdových směrů do křižovatky s MK (ul. Blanická) po hlavní pozemní komunikaci (silnici č. II/105) v intravilánu (za SDZ č. IZ 4a – „Obec“) probíhalo na 2 měřících stanovištích v rámci samostatné akce s názvem „Sčítání dopravy - výsledná zpráva: „*Vyhodnocení statistického měření dopravy ve městě Milevsku*““ od pondělí 7. 6. 2021 0:00 hod. do neděle 13. 6. 2021 23:59 hod. Automatická detekce vozidel, zařazení vozidel do kategorií a měření jejich rychlostí probíhalo za použití 2 statistických radarů Sierzega SR4 umístěných v příjezdovém směru do křižovatky od Písku na sloupku SDZ č. IP 19 – „Řadící pruhy“ (Obr. 5) a v příjezdovém směru do křižovatky od Milevska na reklamním zařízení „Albert supermarket 400 m“ (Obr. 6).



Obr. 5 Umístění statistického radaru Sierzega SR4 na stanovišti 1 – příjezdový směr do křižovatky od Písku



Obr. 6 Umístění statistického radaru Sierzega SR4 na stanovišti 2 –
příjezdový směr do křižovatky od Milevska

Celkem bylo za dobu průzkumu na stanovišti 1 ve směru do křižovatky od Písku změřeno 17 672 motorových vozidel, z nichž nejvyšší dovolenou rychlost v obci 50 km/h celkem překročilo 13 608 motorových vozidel (77%). Maximální naměřená rychlost byla 116 km/h.

Za dobu průzkumu na stanovišti 2 ve směru do křižovatky od Milevska bylo celkem změřeno 18 470 motorových vozidel, z nichž nejvyšší dovolenou rychlost v obci 50 km/h celkem překročilo 15 146 motorových vozidel (82%). Maximální naměřená rychlost byla 125 km/h (*zdroj: Lit [5]*).

Intenzita dopravy (silnice č. II/105):

- RPDI₂₀₁₀ (roční průměrná denní intenzita dopravy pro rok 2010) pro sčítací úsek 2-0580 (komunikace č. 105):

TV (těžká motorová vozidla celkem)	241 voz/24 hod
O (osobní a dodávková vozidla)	2 176 voz/24 hod
<u>M (jednostopá motorová vozidla)</u>	<u>43 voz/24 hod</u>
SV (součet všech vozidel)	2 460 voz/24 hod

- RPDI₂₀₁₆ (roční průměrná denní intenzita dopravy pro rok 2016) pro sčítací úsek 2-0580 (komunikace č. 105):

TV (těžká motorová vozidla celkem)	480 voz/24 hod
O (osobní a dodávková vozidla)	3 170 voz/24 hod
<u>M (jednostopá motorová vozidla)</u>	<u>33 voz/24 hod</u>
SV (součet všech vozidel)	3 683 voz/24 hod

- RPDI₂₀₂₁ (roční průměrná denní intenzita dopravy pro rok 2021 na stanovišti 1 pro oba směry jízdy) vypočtená dle TP 189 z hodnot dopravního průzkumu a uvedená v příloze č. 2 této zprávy a také v *Lit [5]*:

TV (těžká motorová vozidla celkem)	257 voz/24 hod
O (osobní a dodávková vozidla)	4 140 voz/24 hod
<u>M (jednostopá motorová vozidla)</u>	<u>43 voz/24 hod</u>
SV (součet všech vozidel)	4 440 voz/24 hod

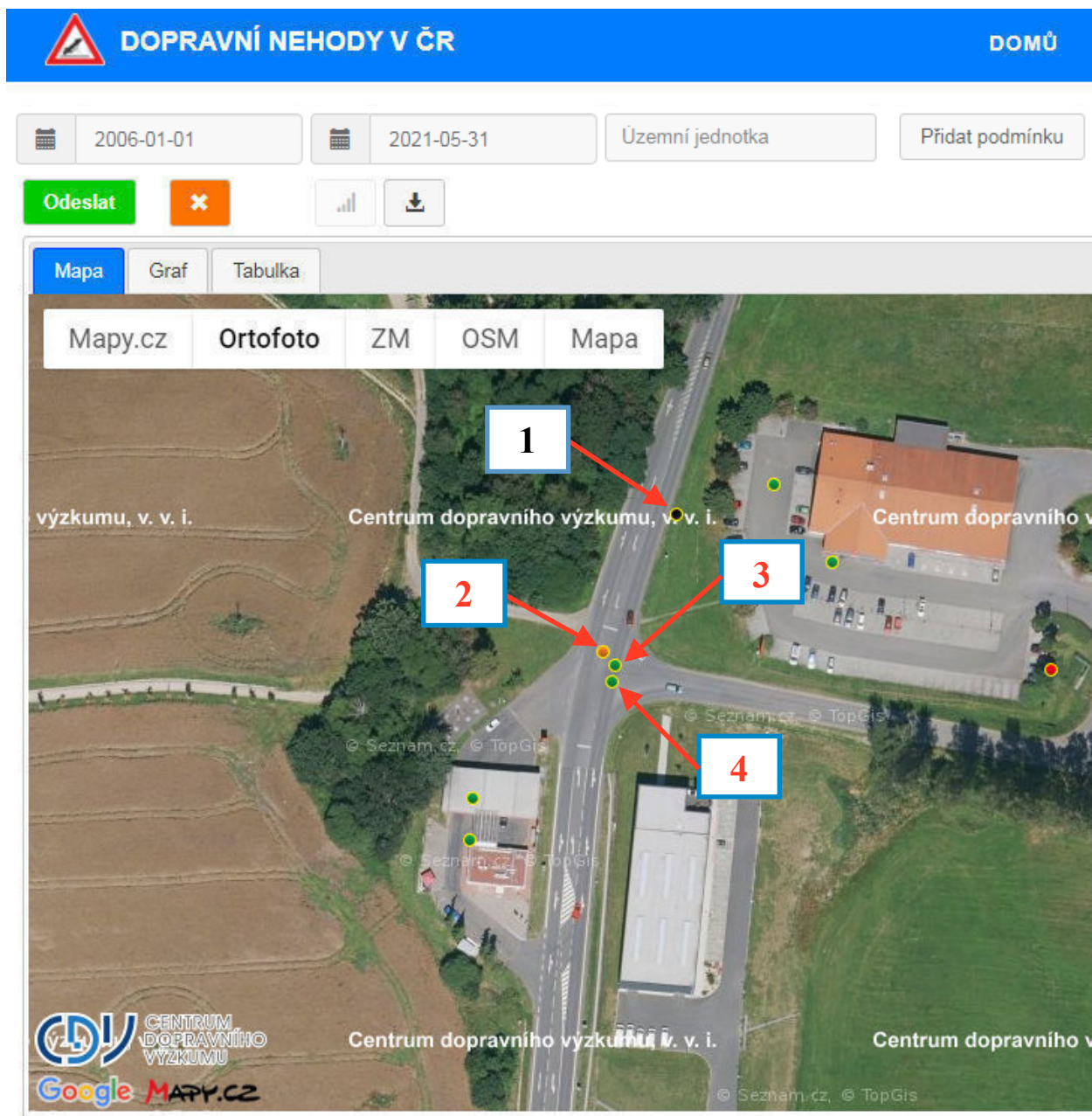
- RPDI₂₀₂₁ (roční průměrná denní intenzita dopravy pro rok 2021 na stanovišti 2 pro oba směry jízdy) vypočtená dle TP 189 z hodnot dopravního průzkumu a uvedená v příloze č. 2 této zprávy a také v *Lit [5]*:

TV (těžká motorová vozidla celkem)	228 voz/24 hod
O (osobní a dodávková vozidla)	4 544 voz/24 hod
<u>M (jednostopá motorová vozidla)</u>	<u>36 voz/24 hod</u>
SV (součet všech vozidel)	4 808 voz/24 hod

Z výše uvedených hodnot ročního průměru denních intenzit dopravy (RPDI) vypočtených z naměřených hodnot dopravního průzkumu je zřejmé, že oproti roku 2016 vzrostly intenzity dopravy v předmětné lokalitě o 20 % (stanoviště 1) resp. 30 % (stanoviště 2). Vzhledem k výše uvedenému a k faktu, že s rostoucí intenzitou dopravy obecně stoupá také riziko vzniku dopravních nehod, je žádoucí brát tento rostoucí trend v předmětné lokalitě v potaz při posuzování účelovosti jednotlivých doporučení uvedených v podkapitole 5.4 této zprávy.

Nehodovost:

V období od 1. 1. 2006 do 31. 5. 2021 byly v místě řešené křižovatky šetřeny a jsou evidovány celkem 4 dopravní nehody (jejich informativní výpisy viz Příloha č. 1 této zprávy), které se staly na silnici č. II/105 (Obr. 7).



Obr. 7 Statistické vyhodnocení nehodovosti pro předmětnou lokalitu (zdroj: Lit [4])

Příčinou dopravní nehody č. 1 (identifikační číslo 20506190414) na silnici č. II/105 bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.). Nehoda (srážka s chodcem) si vyžádala **smrtelné zranění 1 osoby** s hmotnou škodou. Povrch vozovky byl v době nehody mokrá a viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek. Nehoda se stala v noci – bez veřejného osvětlení.

Příčinou dopravní nehody č. 2 (identifikační číslo 20506160019) na silnici č. II/105 bylo porušení SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ vozidlem z vedlejší (místní) komunikace. Nehoda (boční srážka) si vyžádala lehké zranění 1 osoby s hmotnou škodou. Povrch vozovky byl v době nehody mokrý a viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek. Nehoda se stala ve dne.

Příčinou dopravní nehody č. 3 (identifikační číslo 20512080176) na silnici č. II/105 bylo porušení SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ vozidlem z vedlejší (místní) komunikace. Nehoda (boční srážka) se obešla bez zranění pouze s hmotnou škodou. Povrch vozovky byl v době nehody suchý, neznečištěný a viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek. Nehoda se stala ve dne.

Příčinou dopravní nehody č. 4 (identifikační číslo 20506071153) na silnici č. II/105 bylo porušení SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ vozidlem z vedlejší (místní) komunikace. Nehoda (boční srážka) se obešla bez zranění pouze s hmotnou škodou. Povrch vozovky byl v době nehody suchý, neznečištěný a viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek. Nehoda se stala ve dne.

Z výše uvedeného stručného výpisu dopravních nehod je zřejmé, že v dané lokalitě stykové křižovatky silnice č. II/105 s místní komunikací (ul. Blanická) v místě provozního staničení silnice č. II/105 cca km 72,937 jsou od roku 2006 policejními statistikami evidovány celkem 4 dopravní nehody, z toho ve 2 případech došlo k následkům na životě nebo zdraví. Při těchto nehodách došlo celkem k lehkému zranění 1 osoby (sobota 16. 1. 2016 v 11:45 hod.) a **smrtelnému zranění 1 osoby** (středa 13. 11. 2019 v 6:06 hod.). Nehoda se smrtelným zraněním se stala v noci při nezhoršené viditelnosti vlivem povětrnostních podmínek. Hlavní příčinou této nehody dle šetření Policie ČR bylo nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (viz také Příloha č. 1 této zprávy).

Od roku 2015, kdy zde byla provedena bezpečnostní inspekce včetně vyhodnocení nehodovosti, tak došlo k nárůstu o 2 dopravní nehody se zraněním, z nichž 1 bohužel skončila smrtelným zraněním chodce kvůli nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky v noci. Bohužel na obě tato rizika s vysokou závažností („Rychlost jízdy v obou směrech na silnici č. II/105“ a „Absence osvětlení křižovatky“) bylo v rámci bezpečnostní inspekce pozemních komunikací v roce 2015 upozorněno a nyní už lze jen spekulovat, zda by se této dopravní nehodě s fatálními následky nedalo předejít případnou realizací návrhových opatření (doporučení inspekčního týmu) z této inspekce vyplývajících...

5.2.2 Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace, včetně způsobu zajištění přechodu komunikace do zastavěného území

Rozhraní mezi extravilánem a intravilánem ve směru od Písku je bez souvislé okolní zástavby a oproti roku 2015, kdy zde byla provedena bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, došlo v této lokalitě v souvislosti s výstavbou a napojením nového areálu soukromé firmy k úpravě tohoto úseku komunikace (zúžení a příčný posun jízdnic pruhů, přidání jízdnic pruhu pro odbočení vlevo, vznik nové stykové křižovatky apod.). Nicméně stavebně nejsou realizována žádná opatření motivující řidiče k dodržování rychlosti (vjezdový ostrůvek do obce) a ani žádná další zklidňující opatření (optická psychologická brzda, informativní radar apod.) – jediné, co upozorní řidiče na vjezd do obce ve směru od Písku, je pouze SDZ č. IZ 4a – „Obec“.

Místním šetřením a zaměřením byly prověřeny šířky průběžných jízdnic pruhů a také pruhů pro levá odbočení a bylo zjištěno, že jejich šířky nejsou konstantní:

- 1) šířka průběžného jízdnic pruhu ve směru od Písku před řešenou křižovatkou silnice č. II/105 a MK (ul. Blanická) byla změřena cca 3,00 m (v místě SDZ č. IZ 4a), následuje souvislý úsek šířky cca 3,50 m a za křižovatkou s MK (ul. Blanická) potom cca 3,60 m,
- 2) šířka průběžného jízdnic pruhu ve směru od Milevska (do Písku) před řešenou křižovatkou silnice č. II/105 a MK (ul. Blanická) byla změřena cca 4,40 m, za křižovatkou potom cca 3,50 m,
- 3) šířka jízdnic pruhu pro levé odbočení na slepou MK a následně do areálu soukromé firmy ve směru od Milevska (do Písku) byla změřena cca 3,25 m,
- 4) šířka jízdnic pruhu pro levé odbočení k čerpací stanici PHM ve směru od Písku byla změřena cca 3,00 m,
- 5) šířka jízdnic pruhu pro levé odbočení do ulice Blanická ve směru od Milevska (do Písku) byla změřena cca 3,50 m.

Z celkového šířkového uspořádání silnice č. II/105 v prostoru křižovatky s MK (ul. Blanická) lze konstatovat, že stávající uspořádání prostoru silnice č. II/105 je stále předimenzované (nadbytečné šířky jízdnic pruhů v blízkém okolí křižovatky) a že předmětná křižovatka spíše připomíná křižovátku s extravilánovým charakterem provozu.

5.2.3 Posouzení směrového a výškového vedení

Oproti roku 2015 je v místě vstupu do obce ve směru od Písku (proti směru provozního staničení) průběžný jízdní pruh silnice č. II/105 mírně příčně vychýlen (VDZ č. V 13 – „Šikmé rovnoběžné čáry“) a dále pokračuje v přímém směru. V místě křižovatky silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická) následuje pravý směrový oblouk o hodnotě cca $R = 250$ m a za touto křižovatkou pokračuje silnice č. II/105 v přímé.

Celý zkoumaný úsek silnice č. II/105 od místa vstupu do obce ve směru od Písku (proti směru provozního staničení) až za křižovátku silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická) se nachází v klesání o podélném sklonu cca 3,50 %.

MK (ul. Blanická), MKs a ÚK se nacházejí v přímé v mírném klesání od křižovatky se silnicí č. II/105.

5.2.4 Posouzení uspořádání křižovatky a pohybů vozidel v křižovatce

Rozhledové poměry:

Na místě byly prověřovány rozhledové parametry u křižovatky silnice č. II/105 a MK (ul. Blanická), a to pro následující dopravní situace:

- a) výjezd vozidla z vedlejší pozemní komunikace (MK) s vyznačením dávání přednosti v jízdě SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ na hlavní pozemní komunikaci (silnice č. II/105) na zleva a zprava přijíždějící vozidla. Naměřená rozhledová vzdálenost činí cca 150,00 m (rozhled vlevo) a cca 225,00 m (rozhled vpravo),
- b) výjezd vozidla z vedlejší pozemní komunikace (ÚK vedoucí do lokality „Hajda“) jako s vyznačením dávání přednosti v jízdě SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ na hlavní pozemní komunikaci (silnice č. II/105) na zleva a zprava přijíždějící vozidla – dnes bez označení SDZ. Naměřená rozhledová vzdálenost činí cca 100,00 m (rozhled vlevo) a cca 380,00 m (rozhled vpravo).

Dále byly na místě prověřovány rozhledové parametry u křižovatky silnice č. II/105 a ÚK vedoucí z čerpací stanice PHM, a to pro následující dopravní situace:

- a) výjezd vozidla z vedlejší pozemní komunikace (ÚK vedoucí z čerpací stanice PHM) s vyznačením dávání přednosti v jízdě SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ na hlavní pozemní komunikaci (silnice č. II/105) na zleva a zprava přijíždějící vozidla.

Naměřená rozhledová vzdálenost činí cca 150,00 m (rozhled vlevo) a cca 120,00 m (rozhled vpravo).

Na místě byly také prověřovány rozhledové parametry u jízdních pruhů pro levá odbočení na protijedoucí vozidla, a to pro následující dopravní situace:

- a) odbočení vlevo na ÚK vedoucí k čerpačí stanici PHM ze silnice č. II/105 ve směru od Písku. Naměřená rozhledová vzdálenost na protijedoucí vozidla činí cca 260,00 m,
- b) odbočení vlevo na MK (ul. Blanická) ze silnice č. II/105 ve směru do Písku. Naměřená rozhledová vzdálenost na protijedoucí vozidla činí cca 330,00 m.

5.2.5 Posouzení stavu vozovky a krajnic

Technický stav krytové vrstvy vozovky silnice č. II/105 je v úseku od vjezdu do obce ve směru od Písku až po křižovatku s MK (ul. Blanická) v bezvadném stavu. Technický stav krytové vrstvy vozovky silnice č. II/105 (v úseku příjezdového směru od Milevska až po křižovatku s MK) a MK (ul. Blanická) je v dobrém stavu, jen místy jsou znát drobné opravy podélných a příčných trhlin ve vozovce a vyjeté koleje od vozidel, bez ale výrazného vlivu na bezpečnost silničního provozu.

V řešeném úseku a v místě křižovatky se nachází otevřená odvodňovací zařízení (silniční příkopy), čemuž je přizpůsoben i střežovitý příčný sklon komunikací. V místě stykové křižovatky silnice č. II/105 se slepou MKs (napojení areálu soukromé firmy) je pod vedlejší komunikací silniční příkop zatrubněn trubním propustkem ze železobetonových trub se šikmými čely, což nepředstavuje bezpečnostní riziko.

Nezpevněné krajnice jsou ale místy stále zarostlé vegetací bez známky pravidelné údržby. V některých místech (zejména MK ul. Blanická) dokonce úplně absentují (v době realizace povrchové opravy MK zřejmě nebyly s navýšením nivelety komunikace dosypány).

5.2.6 Posouzení parkovacích a odstavných stání

V místě podrobeném bezpečnostní inspekci se nenacházejí žádná parkovací / odstavná stání a právní předpisy dopravu v klidu v daném místě (křižovatka) nedovolují.

5.2.7 Posouzení správnosti užití a provedení dopravního značení a příslušenství komunikací, včetně světelného signalizačního zařízení sloužícího k řízení provozu průjezdního úseku dálnic a silnic

a) Svislé dopravní značení a příslušenství:

Proti směru provozního staničení silnice č. II/105 (směr od Písku) jsou osazeny svislé dopravní značky a dopravní zařízení v následujících vzdálenostech měřených od osy MK (ul. Blanická) v místě napojení na silnici č. II/105:

251,50 m	1x reklamní zařízení „Naše partnerská města“
231,50 m	1x reklamní zařízení „ZVVZ a.s.“
208,50 m	P 1 – „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“
194,50 m	7x reklamní zařízení na společném sloupku
182,50 m	IZ 4a – „Obec“
168,50 m	IZ 8a – „Zóna s dopravním omezením“
105,50 m	8x IS 24c – „Komunální cíl“ s textem Centrum, Infocentrum, Muzeum maškar, Koupaliště, Milevské muzeum, Klášter, Fotbalový stadion a Zimní stadion
89,50 m	IP 19 – „Řadicí pruhy“
51,50 m	P 2 – „Hlavní pozemní komunikace“
-35,00 m	IJ 8 – „Opravna“ E 3a – „Vzdálenost“

Podél silnice č. II/105 jsou proti směru provozního staničení (ve směru od Písku) osazeny směrové sloupky se dvěma oranžovými odrazkami vpravo ve směru jízdy (SDZ č. Z 11b) a s jednou bílou odrazkou vlevo ve směru jízdy (SDZ č. Z 11a) s roztečí po cca 50,00 m. V úseku mezi výše uvedeným SDZ č. P 1 a P 2 tato dopravní zařízení absentují.

Ve směru provozního staničení silnice č. II/105 (směr od Milevska do Písku) jsou osazeny svislé dopravní značky a dopravní zařízení v následujících vzdálenostech měřených od osy MK (ul. Blanická) v místě napojení na silnici č. II/105:

135,00 m	reklamní zařízení „Albert supermarket 400 m“
115,00 m	IP 19 – „Řadicí pruhy“

47,00 m	P 2 – „Hlavní pozemní komunikace“
-52,00m	IP 19 – „Řadící pruhy“
- 92,00 m	IZ 4b – „Konec obce“
	IS 16d – „Silnice II. třídy“
	IS 21c – „Směrová tabulka pro cyklisty“
- 168,50 m	IZ 8b – „Konec zóny s dopravním omezením“
- 228,50 m	P 1 – „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“

Podél silnice č. II/105 jsou ve směru provozního staničení (ve směru od Milevska do Písku) osazeny směrové sloupky se dvěma oranžovými odrazkami vpravo ve směru jízdy (SDZ č. Z 11b) a s jednou bílou odrazkou vlevo ve směru jízdy (SDZ č. Z 11a) s roztečí po cca 50,00 m.

Ve vzdálenosti cca 27,00 m od přilehlého okraje jízdního pruhu silnice č. II/105 je osazeno na MK (ul. Blanická) SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ vpravo ve směru jízdy ke křižovatce.

Ve vzdálenosti cca 10,00 m od přilehlého okraje jízdního pruhu silnice č. II/105 je osazeno na slepé MKs (do areálu soukromé firmy) SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ vpravo ve směru jízdy ke křižovatce.

Ve vzdálenosti cca 16,00 m od přilehlého okraje jízdního pruhu silnice č. II/105 je osazeno vpravo ve směru jízdy na ÚK vedoucí k čerpací stanici PHM SDZ č. IP 4b – „Jednosměrný provoz“.

Ve vzdálenosti cca 5,00 m od přilehlého okraje jízdního pruhu silnice č. II/105 je osazeno vlevo ve směru jízdy na ÚK vedoucí z čerpací stanice PHM SDZ č. B 2 – „Zákaz vjezdu všech vozidel“. Ve vzdálenosti cca 12,00 m od přilehlého okraje jízdního pruhu silnice č. II/105 je osazeno vpravo ve směru jízdy na ÚK vedoucí z čerpací stanice PHM SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“.

b) Vodorovné dopravní značení:

Šířky jízdních pruhů (průběžných a pro levá odbočení) jsou uvedeny v podkapitole 5.2.2 této zprávy.

Doprava je v místě křižovatky silnice č. II/105 a MK (ul. Blanická) kanalizována VDZ č. V 13 – „Šikmé rovnoběžné čáry“. Vedení průběžných jízdních pruhů v prostoru křižovatky je provedeno VDZ č. V 2b – „Podélná čára přerušovaná“, jízdní pruhy pro levá odbočení jsou vyznačeny VDZ č. V 1a – „Podélná čára souvislá“ a č. V 5 – „Příčná čára souvislá“. Řazení vozidel do jízdních pruhů je provedeno VDZ č. V 9a – „Směrové šipky“ a jejich označení je v souladu ve směru i proti směru provozního staničení silnice č. II/105 se SDZ č. IP 19 – „Řadicí pruhy“.

Na MK (ul. Blanická) a obou ÚK se žádné VDZ nenachází.

c) Světelné signalizační zařízení:

V posuzované lokalitě a ani v jejím bezprostředním okolí není instalováno žádné světelné signalizační zařízení sloužící k řízení provozu motorových vozidel, chodců nebo cyklistů.

5.2.8 Posouzení osvětlení

V prostoru křižovatky a v místě přechodu silnice č. II/105 z extravilánu do intravilánu ve směru od Písku (proti směru provozního staničení silnice č. II/105) není instalováno osvětlení. Osvětlena je pouze ÚK v prostoru čerpací stanice PHM a vzdálené parkoviště supermarketu.

5.2.9 Posouzení existujících pevných překážek a aplikací prvků pasivní bezpečnosti

V bezpečnostní zóně silnice č. II/105, MK a ÚK se oproti roku 2015 nachází už jen 1 pevná překážka:

- 1) Ve směru provozního staničení silnice č. II/105 (směr od Milevska do Písku) je ve vzdálenosti cca 25,00 m za osou MK (ul. Blanická) v místě napojení na silnici č. II/105 umístěn reklamní panel čerpací stanice PHM.

V posuzované lokalitě se nenachází žádné prvky pasivní bezpečnosti (svodidla, zábradlí atd.), ale ani žádné jiné faktory s negativním vlivem na bezpečnost dopravy (nebezpečný tvar příkopu, zeleň apod.).

5.2.10 Zhodnocení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a viditelnosti za různých podmínek

V prostoru křižovatky a v místě přechodu silnice č. II/105 z extravilánu do intravilánu ve směru od Písku (proti směru provozního staničení silnice č. II/105) se nenacházejí opatření pro bezpečný pohyb chodců a osob se sníženou schopností pohybu a orientace (přechody pro chodce, snížené podstupnice, signální a varovné pásy apod.).

Při prováděných místních šetřeních a inspekcích předmětné lokality byl opět zjištěn zvýšený pohyb chodců (převážně rodičů s dětmi, viz Obr. 8, 9 a také Obr. 21, 22) a cyklistů přes silnici č. II/105, a to jednak ve směru ÚK (vedoucí k lokalitě „Hajda“) – parkoviště supermarketu „Penny“, jednak ve směru parkoviště supermarketu „Penny“ – čerpací stanice PHM.

Oproti roku 2015 zde navíc došlo ke zpevnění tehdy „vyšlapané“ cestičky v zeleni zatravnovací dlažbou (viz Obr. 10)!



Obr. 8 Chodci přecházející silnici č. II/105



Obr. 9 Rodina s kočárkem přecházející silnici č. II/105



Obr. 10 “Vyšlapaná“ cestička v zeleni dnes zpevněná zatravnovací dlažbou

5.2.11 Posouzení železničních přejezdů

V místě prováděné bezpečnostní inspekce a ani v jejím okolí se nenachází žádný železniční přejezd.

5.2.12 Posouzení vlivu prací na komunikaci na bezpečnost silničního provozu

V době provádění bezpečnostní inspekce neprobíhaly na předmětném úseku silnice č. II/105, MK, MKs a ÚK žádné práce na komunikaci.

5.2.13 Závěry a doporučení

Viz samostatné kapitoly 5.4 a 6 této zprávy.

5.3 Identifikované rizikové faktory (zjištěné závady)

Identifikované rizikové faktory (zjištěné závady) bezpečnostní inspekce pozemních komunikací jsou zpracovány po jednotlivých bodech v souladu s Přílohou č. 11 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů (*Lit [1]*).

5.3.1 Prověření dostupných dopravně inženýrských charakteristik

Riziko 1: Rychlost jízdy v obou směrech na silnici č. II/105

- staničení: v celém posuzovaném úseku silnice č. II/105.
- popis rizika: z dostupných podkladů (*Lit [5]*) je zřejmé, že v okolí křižovatky silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická) je nejvyšší dovolená rychlost v obci řidiči motorových vozidel stále porušována. Ve směru do křižovatky od Písku celkem překročilo nejvyšší dovolenou rychlost 77% vozidel a ve směru do křižovatky od Milevska (do Písku) překročilo nejvyšší dovolenou rychlost celkem 82% vozidel. V souvislosti s nedodržením nejvyšší dovolené rychlosti na hlavní pozemní komunikaci plynou bezpečnostní rizika související zejména s potřebnými rozhledovými vzdálenostmi vozidel na vedlejších komunikacích při dávání přednosti vozidlům na hlavní komunikaci, čímž dochází k navyšování hodnot (jako např. potřebná délka rozhledu pro zastavení, brzdná dráha vozidel, ujetá dráha za reakční dobu řidiče atd.) oproti hodnotám pro dovolenou rychlost 50 km/h. V souvislosti s nedáním přednosti v jízdě (oproti příkazu SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“) se v dané lokalitě od roku 2006 staly celkem 3 dopravní nehody (viz podkapitola 5.2.1 této zprávy).
- závažnost rizika: **vysoká**

5.3.2 Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace, včetně způsobu zajištění přechodu komunikace do zastavěného území

Riziko 1: Předimenzované šířky jízdnic pruhů

- staničení: v celém posuzovaném úseku silnice č. II/105.
- popis rizika: z celkového šířkového uspořádání silnice č. II/105 v prostoru křižovatky s MK (ul. Blanická) lze konstatovat, že stávající uspořádání prostoru silnice č. II/105 je stále předimenzované (nadbytečné šířky jízdnic pruhů) a že předmětná křižovatka tak svým stavebním uspořádáním spíše připomíná křižovatku s extravilánovým charakterem provozu (viz Obr. 11 a 12). Stávající šířkové uspořádání, kdy šířka

jízdních pruhů v intravilánu je větší než v extravilánu, tak negativně působí na rychlost jedoucích vozidel, neboť nadbytečné šířky jízdních pruhů povzbuzují řidiče k vyšším rychlostem jízdy.

- závažnost rizika: **střední**



Obr. 11 Výhled řidiče z vozidla – příjezdový směr ke křižovatce od Písku



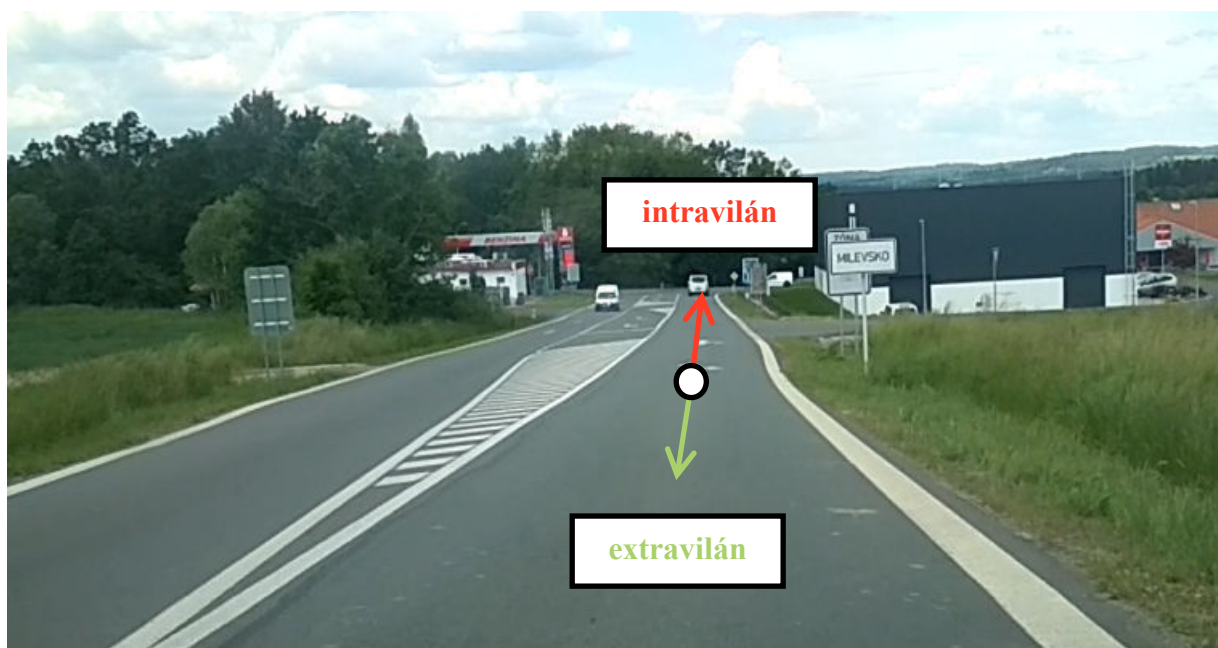
Obr. 12 Výhled řidiče z vozidla – příjezdový směr ke křižovatce od Milevska (do Písku)

Riziko 2: Změna dopravního režimu extravilán x intravilán

- staničení: v místě SDZ č. IZ 4a – „Obec“ v příjezdovém směru od Písku.
- popis rizika: rozhraní mezi extravilánem a intravilánem ve směru od Písku je bez souvislé okolní zástavby a oproti roku 2015, kdy zde byla provedena bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, došlo v této lokalitě v souvislosti s výstavbou a napojením nového areálu soukromé firmy k úpravě tohoto úseku komunikace

(zúžení a příčný posun jízdnic pruhů, přidání jízdnic pruhu pro odbočení vlevo, vznik nové stykové křižovatky apod.) včetně posunutí SDZ č. IZ 4a – „Obec“ o cca 30 m ve směru provozního staničení silnice č. II/105. Nicméně stavebně stále nejsou realizována žádná opatření motivující řidiče k dodržování rychlosti (vjezdový ostrůvek do obce) a ani žádná další psychologická zklidňující opatření (optická psychologická brzda, informativní radar apod.) – jediné, co upozorní řidiče na vjezd do obce ve směru od Písku, je stále jen SDZ č. IZ 4a – „Obec“. Přechod mezi extravilánem a intravilánem tak není dostatečně zdůrazněn (viz Obr. 13).

- závažnost rizika: **střední**



Obr. 13 Výhled řidiče z vozidla – změna dopravního režimu (příjezdový směr od Písku)

5.3.3 Posouzení směrového a výškového vedení

Riziko 1: *Komfortní směrové parametry a podélný sklon*

- staničení: v celém posuzovaném úseku silnice č. II/105.
- popis rizika: v místě vstupu do obce ve směru od Písku (proti směru provozního staničení) je sice průběžný jízdnic pruh silnice č. II/105 mírně příčně vychýlen (VDZ č. V 13 – „Šikmé rovnoběžné čáry“), nicméně dále pokračuje v přímém směru až do křižovatky. V místě křižovatky silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická) následuje pravý směrový oblouk o hodnotě cca $R = 250$ m a za touto křižovatkou pokračuje silnice č. II/105 v přímé. Celý zkoumaný úsek silnice č. II/105 od místa vstupu do obce ve směru od Písku (proti směru provozního staničení) až za křižovátku silnice č. II/105

s MK (ul. Blanická) se nachází v klesání o podélném sklonu cca 3,50 %. Právě komfortní směrové a výškové vedení silnice č. II/105 v prostoru vjezdu do obce a především stykové křižovatky s MK (ul. Blanická) tak negativně působí na rychlost jedoucích vozidel v obci (viz podkapitola 5.2.1 této zprávy), čímž také prodlužuje brzdnu dráhu jedoucích vozidel.

- závažnost rizika: **střední**

5.3.4 Posouzení uspořádání křižovatky a pohybů vozidel v křižovatce

Inspekční tým neshledal v předmětné lokalitě žádná rizika plynoucí z uspořádání křižovatky a pohybů vozidel v křižovatce. Nedostatečný levý rozhledový parametr z vedlejší pozemní komunikace (MK – ul. Blanická) byl oproti roku 2015 zvýšen na již dostatečnou hodnotu (došlo k odstranění reklamního zařízení z levého rozhledového pole řidiče).

5.3.5 Posouzení stavu vozovky a krajnic

Riziko 1: Nánosy na krajnicích a zarostlé silniční příkopy

- staničení: křižovatka silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická).
- popis rizika: v okolí předmětné křižovatky se místy nacházejí zarostlé silniční příkopy a nánosy na nezpevněných krajnicích, zřejmě vlivem nedostatečné pravidelné údržby komunikace (Obr. 14). To může mít negativní vliv jednak na správné odvodnění vozovky (zejména v době nepříznivých klimatických podmínek jako je přivalový déšť, tání sněhu apod.), jednak v zimním období zde může vzniknout riziko námrazy na vozovce po odtávání sněhu na krajnicích.
- závažnost rizika: **nízká**



Obr. 14 Nánosy na krajnicích silnice č. II/105

Riziko 2: Absence krajnic MK v místě jejího napojení na silnici č. II/105

- staničení: MK (ul. Blanická) v místě napojení na silnici č. II/105.
- popis rizika: v době realizace povrchové opravy MK zřejmě nebyly s navýšením nivelety komunikace krajnice dosypány, což představuje především riziko kolize (zejména pro cyklisty a motocyklisty) z důvodu náhlého výškového rozdílu (cca 0,15 m) mezi vozovkou a přilehlým terénem (Obr. 15).
- závažnost rizika: **střední**



Obr. 15 Náhlý výškový rozdíl (cca 0,15 m) mezi vozovkou MK (ul. Blanická) a přilehlým terénem

5.3.6 Posouzení parkovacích a odstavných stání

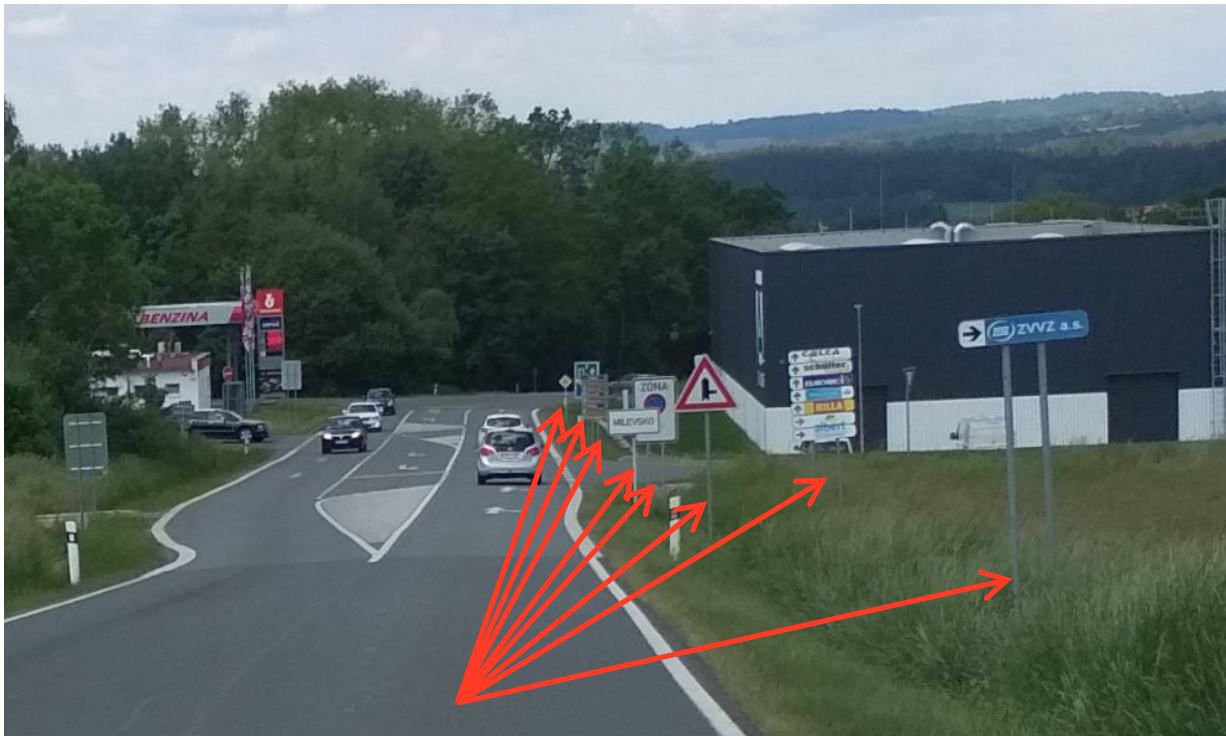
V místě podrobeném bezpečnostní inspekci se nenacházejí žádná parkovací / odstavná stání a právní předpisy dopravu v klidu v daném místě nedovolují. V souvislosti s tím nehrozí žádná rizika s dopadem na bezpečnost silničního provozu v dané lokalitě.

5.3.7 Posouzení správnosti užití a provedení dopravního značení a příslušenství komunikací, včetně světelného signalizačního zařízení sloužícího k řízení provozu průjezdního úseku dálnic a silnic

a) Svislé dopravní značení a příslušenství:

Riziko 1: „Les značek“ v místě vjezdu do obce

- staničení: vjezd do obce ve směru od Písku.
- popis rizika: v úseku od vjezdu do obce k předmětné křižovatce silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická) se nachází celkem 20 značek umístěných na 9 sloupcích a 9 reklamních zařízení (viz Obr. 16), což je víc, než bylo v roce 2015. Nadměrný počet SDZ vede k rozptýlení pozornosti řidiče, což může vést ke ztrátě jeho koncentrace a snadnému přehlédnutí např. chodce pohybujícího se ve vozovce nebo SDZ č. IZ 4a – „Obec“, která zároveň mění nejvyšší dovolenou rychlost a upozorňuje řidiče na změnu dopravního režimu z extravilánu do intravilánu.
- závažnost rizika: **nízká**



Obr. 16 „Les“ značek a reklamních zařízení v místě vjezdu do obce a jeho okolí

Riziko 2: Absence označení ÚK vedoucí do lokality „Hajda“ svislým dopravním značením

- staničení: sjezd ÚK vedoucí do lokality „Hajda“ v místě napojení na silnici č. II/105.
- popis rizika: dnes je místo vyústění ÚK vedoucí do lokality „Hajda“ na silnici č. II/105 označeno pouze vyžilým VDZ č. V 4 – 0,125 (Obr. 17), nicméně v případě sněhové pokrývky nebo jiných nečistot na VDZ zde hrozí riziko nedání přednosti v jízdě vozidlům jedoucím po hlavní pozemní komunikaci.
- závažnost rizika: **nízká**



Obr. 17 Absence SDZ v místě vyústění ÚK vedoucí do lokality „Hajda“

b) Vodorovné dopravní značení:

Riziko 1: Současný stav VDZ

- staničení: styková křižovatka silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická) a příjezdový směr ke křižovatce od Milevska (do Písku).
- popis rizika: současný stav VDZ na vozovce je značně opotřebovaný, zejména VDZ č. V 2b – „Podélná čára přerušovaná“ vymežující vedení průběžných jízdních pruhů v prostoru křižovatky (Obr. 18) je téměř neviditelné. Není tak zřejmé místo zastavení vozidla z vedlejší pozemní komunikace (ul. Blanická) dávajícího přednost vozidlům na hlavní pozemní komunikaci (ul. Čs. legií) – riziko vzájemné kolize vozidel nebezpečným najetím přední části vozidla z vedlejší pozemní komunikace do jízdního pruhu hlavní pozemní komunikace.
- závažnost rizika: **střední**



Obr. 18 Současný stav VDZ č. V 2b – „Podélná čára přerušovaná“ v prostoru křižovatky

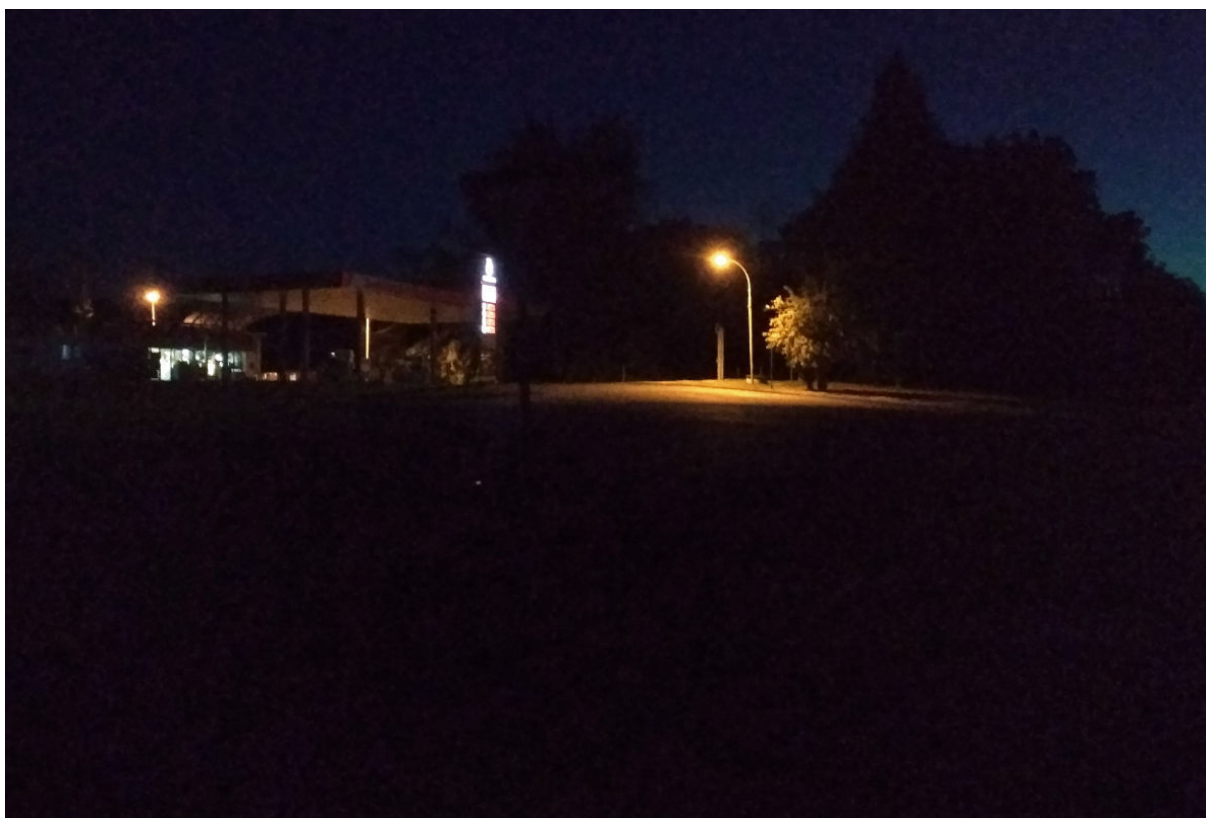
c) Světelné signalizační zařízení:

V posuzované lokalitě a ani v jejím bezprostředním okolí není instalováno žádné světelné signalizační zařízení sloužící k řízení provozu motorových vozidel, chodců nebo cyklistů.

5.3.8 Posouzení osvětlení

Riziko 1: Absence osvětlení křižovatky

- staničení: v celém posuzovaném úseku silnice č. II/105 a MK (ul. Blanická).
- popis rizika: celý prostor křižovatky a ani místo přechodu silnice č. II/105 z extravilánu do intravilánu ve směru od Písku (proti směru provozního staničení silnice č. II/105) není podpořeno veřejným osvětlením. Současné osvětlení prostoru čerpací stanice PHM a vzdáleného parkoviště supermarketu „Penny“ (v době noční inspekce navíc nefunkční) není dostatečné pro osvětlení celé křižovatky (Obr. 19) – v případě nepříznivých podmínek (noc, mlha, husté sněžení atd.) zde hrozí riziko přehlédnutí jiného vozidla nebo snadno zranitelného účastníka silničního provozu (děti, chodci a cyklisté – viz podkapitola 5.2.1 a Příloha č. 1 této zprávy). Současně zde vlivem svítících reklamních poutačů čerpací stanice PHM hrozí riziko přehlédnutí křižovatky, zejména pro vozidla přijíždějící z vedlejší pozemní komunikace (MK – ul. Blanická) a dávající přednost v jízdě vozidlům na hlavní pozemní komunikaci (silnice č. II/105 – ul. Čs. legií).
- závažnost rizika: **vysoká**



Obr. 19 Křižovatka za snížené viditelnosti v noční době z pohledu řidiče na MK (ul. Blanická)

5.3.9 Posouzení existujících pevných překážek a aplikací prvků pasivní bezpečnosti

Riziko 1: Reklamní zařízení

- staničení: čerpací stanice PHM u silnice č. II/105.
- popis rizika: v bezpečnostní zóně silnice č. II/105 a ÚK se nachází 1 pevná překážka, která by v případě nárazu vozidla tvořila pevnou překážku s možnými zdravotními následky (Obr. 20). Jedná se o reklamní panel čerpací stanice PHM umístěný ve směru provozního staničení silnice č. II/105 (směr do Písku) ve vzdálenosti cca 25,00 m za osou MK v místě napojení na silnici č. II/105 => toto zařízení absentuje prvky pasivní bezpečnosti v případě nárazu vozidla (poddajné konstrukce, ochrana základů svodidly resp. zemními valy atd.).
- závažnost rizika: **nízká**



Obr. 20 Nebezpečné reklamní zařízení v bezpečnostní zóně silnice č. II/105

5.3.10 Zhodnocení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a viditelnosti za různých podmínek

Riziko 1: Pohyb chodců a cyklistů v prostoru křižovatky

- staničení: v celém posuzovaném úseku silnice č. II/105 a MK (ul. Blanická).
- popis rizika: v prostoru křižovatky a ani v místě přechodu silnice č. II/105 z extravilánu do intravilánu ve směru od Písku (proti směru provozního staničení silnice č. II/105) se nenacházejí opatření pro bezpečný pohyb cyklistů, chodců a osob se sníženou schopností pohybu a orientace (přejezdy pro cyklisty, přechody pro chodce, snížené podstupnice, signální a varovné pásy apod.). Vzhledem k rozvíjející se okolní infrastruktuře zpevněných a hojně využívaných účelových komunikací chodci a cyklisty zde stále hrozí v místě vyústění ÚK vedoucí k lokalitě „Hajda“ na silnici č. II/105 značné riziko střetu zranitelných účastníků silničního provozu (děti, chodci a cyklisté) s motorovými vozidly. V době místních šetření zde byl opět zaznamenán zvýšený pohyb chodců (převážně rodičů s dětmi) a cyklistů přes silnici č. II/105, a to jednak ve směru ÚK (vedoucí k lokalitě „Hajda“) – parkoviště supermarketu „Penny“, jednak ve směru parkoviště supermarketu „Penny“ – čerpací stanice PHM. (viz také Obr. 8, 9 a Obr. 21, 22).
- závažnost rizika: **vysoká**



Obr. 21 Matka s dítětem přecházející silnici č. II/105



Obr. 22 Matka s dětmi přecházející silnici č. II/105

Riziko 2: *Oslnění řidiče vozidla dávajícího přednost vozidlům na silnici č. II/105*

- staničení: styková křižovatka silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická) v příjezdovém směru ke křižovatce po MK a po silnici č. II/105 od Milevska (do Písku).
- popis rizika: řidič vozidla (na MK resp. v odbočovacím pruhu pro levé odbočení do ulice Blanická ze silnice č. II/105) dávající přednost vozidlu na hlavní pozemní komunikaci (silnice č. II/105) je orientován výhledem z vozidla směrem na západ resp. na jih. V případě ideálních klimatických podmínek (jasno, slunečno a případně ještě v kombinaci s mokrou vozovkou) zde hrozí riziko oslnění řidiče ve vozidle, a to zejména při západu slunce resp. při občanském a nautickém soumraku (Obr. 23 a Obr. 24).
- závažnost rizika: **nízká**



Obr. 23 Západ slunce – jarní období



Obr. 24 Západ slunce v kombinaci s mokrou vozovkou – zimní období (*zdroj: Lit [3]*)

5.3.11 Posouzení železničních přejezdů

V místě prováděné bezpečnostní inspekce a ani v jejím okolí se nenachází žádný železniční přejezd. V souvislosti s tím nehrozí žádná rizika s dopadem na bezpečnost silničního provozu v dané lokalitě.

5.3.12 Posouzení vlivu prací na komunikaci na bezpečnost silničního provozu

V době provádění bezpečnostní inspekce a místních šetření neprobíhaly na předmětném úseku silnice č. II/105, MK, MKs a ÚK žádné práce na komunikaci. Dle statistiky dopravních nehod (Příloha č. 1 této zprávy) se všechny evidované nehody v předmětné lokalitě přihodily za normálního provozu.

5.3.13 Závěry a doporučení

Viz samostatné kapitoly 5.4 a 6 této zprávy.

5.4 Návrh opatření na odstranění rizikových faktorů (doporučení)

Následně inspekční tým navrhnul řešení pro odstranění rizika v souladu s Tab. 1 podle složitosti řešení a ohodnotil náročnost navržené úpravy (navržená řešení mají formu doporučení pro objednatele zprávy o provedení bezpečnostní inspekce pozemních komunikací).

5.4.1 Prověření dostupných dopravně inženýrských charakteristik

Riziko 1: Rychlost jízdy v obou směrech na silnici č. II/105

- **doporučení:** inspekční tým nadále zastává názor, že dílčí opatření vedoucí ke zmírnění rizik v souvislosti s nedodržováním rychlosti na silnici č. II/105 by mohla vnést do předmětné lokality nové nesourodé prvky a vjemy, které by při nekoncepčnosti nebo roztržitosti řešení nemusela směřovat ke zvýšení bezpečnosti dopravy, ale naopak by mohla dopravní situaci lokality podrobené bezpečnostní inspekci ještě zhoršit. Z výše uvedeného důvodu pro dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v obci inspekční tým doporučuje realizaci komplexního řešení celé křižovatky – např. přestavbu stávající křižovatky na okružní, která by současně eliminovala i celou řadu dalších zjištěných rizik uvedených v bodech zprávy 5.3.1 až 5.3.12.
- složitost řešení: **náročná**

5.4.2 Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace, včetně způsobu zajištění přechodu komunikace do zastavěného území

Riziko 1: Předimenzované šířky jízdních pruhů

- **doporučení:** optické zúžení průběžných jízdních pruhů např. VDZ č. V 4 – „Vodící čára“ na hodnotu 3,00 – 3,25 m s rozšířením zpevněné krajnice v celém řešeném úseku silnice č. II/105, zúžení jízdních pruhů VDZ č. V 12e – „Bílá klikatá čára“ s umístěním vedle VDZ č. V 4 – „Vodící čára“ nebo jejich zúžení v rámci komplexní přestavby celé křižovatky.
- složitost řešení: **méně náročná** (úprava VDZ) až **náročná** (přestavba celé křižovatky)

Riziko 2: Změna dopravního režimu extravilán x intravilán

- doporučení: pro zdůraznění snížení rychlosti na rozhraní mezi extravilánem a intravilánem v jízdním pruhu ve směru od Písku v místě SDZ č. IZ 4a – „Obec“ realizovat vodorovné dopravní značení č. V 18 – „Optická psychologická brzda“ s opticko – akustickým efektem nebo jednostranné směrové vychýlení jízdního pruhu realizací tzv. vjezdové brány do obce (instalace středního dělicího ostrůvku).
- složitost řešení: **méně náročná**

5.4.3 Posouzení směrového a výškového vedení

Riziko 1: Komfortní směrové parametry a podélný sklon

- doporučení: komplexní přestavba celé křižovatky s aplikací prvků pro zklidňování dopravy (např. přestavba na okružní křižovatku jako opatření pro zklidnění dopravy – zpomalovací prvek za vjezdem do obce).
- složitost řešení: **náročná**

5.4.4 Posouzení uspořádání křižovatky a pohybů vozidel v křižovatce

- doporučení: žádná (riziko identifikované v roce 2015 již bylo odstraněno).

5.4.5 Posouzení stavu vozovky a krajnic

Riziko 1: Nánosy na krajnicích a zarostlé silniční příkopy

- doporučení: pravidelná letní a zimní údržba, seřiznutí krajnic a vyčištění příkopů.
- složitost řešení: **jednoduchá**

Riziko 2: Absence krajnic MK v místě jejího napojení na silnici č. II/105

- doporučení: pravidelná letní a zimní údržba, dosypání krajnic ze štěrkodrti š. 0,50 m.
- složitost řešení: **jednoduchá**

5.4.6 Posouzení parkovacích a odstavných stání

- doporučení: žádná.

5.4.7 Posouzení správnosti užití a provedení dopravního značení a příslušenství komunikací, včetně světelného signalizačního zařízení sloužícího k řízení provozu průjezdního úseku dálnic a silnic

a) Svislé dopravní značení a příslušenství:

Riziko 1: „Les značek“ v místě vjezdu do obce

- doporučení: snížení počtu SDZ a odstranění všech reklamních zařízení v místě vjezdu do obce před křižovatkou, stanovení místní úpravy provozu.
- složitost řešení: **méně náročná**

Riziko 2: Absence označení ÚK vedoucí do lokality „Hajda“ svislým dopravním značením

- doporučení: instalace SDZ č. Z 11c, Z 11d – „Směrový sloupek červený“ nebo Z 11g – „Směrový sloupek červený kulatý“, případně tyto červené směrové sloupky ještě doplnit osazením SDZ č. P 4 – „Dej přednost v jízdě!“ na ÚK.
- složitost řešení: **jednoduchá**

b) Vodorovné dopravní značení:

Riziko 1: *Současný stav VDZ*

- doporučení: úprava nebo alespoň obnova stávajícího VDZ v prostoru křižovatky silnice č. II/105 s MK (ul. Blanická) v rámci pravidelné údržby.
- složitost řešení: **jednoduchá** (obnova VDZ) až **méně náročná** (stanovení místní úpravy provozu a zúžení jízdnic pruhů)

c) Světelné signalizační zařízení:

- doporučení: žádná.

5.4.8 Posouzení osvětlení

Riziko 1: Absence osvětlení křižovatky

- doporučení: realizace veřejného osvětlení v úseku od přechodu z extravilánu do intravilánu (SDZ č. IZ 4a – „Obec“) až za křižovatku silnice č. II/105, MK (ul. Blanická) a ÚK. Osvětlení by se dalo realizovat i v rámci komplexní přestavby na okružní křižovatku s nasvětlením přechodů pro chodce resp. přejezdů pro cyklisty.
- složitost řešení: **méně náročná**

5.4.9 Posouzení existujících pevných překážek a aplikací prvků pasivní bezpečnosti

Riziko 1: Reklamní zařízení

- doporučení: ochrana reklamního panelu čerpací stanice PHM svodidlem nebo zemním valem.
- složitost řešení: **méně náročná**

5.4.10 Zhodnocení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a viditelnosti za různých podmínek

Riziko 1: Pohyb chodců a cyklistů v prostoru křižovatky

- doporučení: s ohledem na zvýšený pohyb chodců a cyklistů z ÚK (vedoucí k lokalitě „Hajda“) do prostoru silnice č. II/105 a vzhledem k faktu, že i v budoucnu lze očekávat nárůst pěší a cyklistické dopravy do této lokality, je nutné se zabývat otázkou jejich bezpečného převedení přes silnici č. II/105 k dalším cílům občanské vybavenosti. Kvůli stávajícímu šířkovému uspořádání (3 jízdní pruhy) nelze v bezprostředním okolí křižovatky navrhnout neřízený přechod pro chodce, a proto jediným východiskem s ohledem na bezpečnost pěší a cyklistické dopravy je komplexní přestavba celé křižovatky buď na křižovatku řízenou světelným signalizačním zařízením, nebo na křižovatku okružní, v rámci které již lze bezpečně navrhnout přechody pro chodce resp. přejezdy pro cyklisty. V každém případě ale doporučujeme zpracování auditu bezpečnosti pozemních komunikací případně projektové dokumentace nového dopravního řešení předmětné lokality.
- složitost řešení: **náročná**

Riziko 2: Oslnění řidiče vozidla dávajícího přednost vozidlům na silnici č. II/105

- doporučení: tento rizikový faktor lze odstranit pouze snížením potřebných rozhledových parametrů snížením rychlosti na hlavní pozemní komunikaci resp. změnou geometrie křižovatky – např. přestavbou křižovatky na křižovatku okružní, která donutí řidiče snížit rychlost na cca 20 – 30 km/h a částečně upraví i úhel napojení vedlejší pozemní komunikace (MK). Inspekční tým ale vzhledem k četnosti / pravděpodobnosti výskytu tohoto rizika (které lze pozorovat v daném místě pouze v určitý časový okamžik, při určitém počasí a v určitých měsících roku) netrvá na jeho odstranění, nicméně jej nelze z rizikových faktorů vyloučit.
- složitost řešení: **náročná**

5.4.11 Posouzení železničních přejezdů

- doporučení: žádná.

5.4.12 Posouzení vlivu prací na komunikaci na bezpečnost silničního provozu

- doporučení: žádná.

5.4.13 Závěry a doporučení

Viz následující kapitola 6 této zprávy.

6) ZÁVĚR (VYHODNOCENÍ ZJIŠTĚNÝCH RIZIK)

6.1 Obecné vyhodnocení

Na základě všech zjištěných bezpečnostních rizik v předmětné lokalitě sestavil inspekční tým jejich přehlednou tabulku sestupně podle jejich závažnosti (Tab. 3). V tabulce je uveden název rizika a v souladu s použitou metodikou (*Lit [2]*) uvedena i jeho závažnost a složitost řešení pro jeho odstranění nebo alespoň částečné snížení.

Tab. 3 Přehledná tabulka bezpečnostních rizik

Název rizika	Závažnost rizika	Složitost řešení
Pohyb chodců a cyklistů v prostoru křižovatky	vysoká	náročná
Rychlost jízdy v obou směrech na silnici č. II/105	vysoká	náročná
Absence osvětlení křižovatky	vysoká	méně náročná
Současný stav VDZ	střední	jednoduchá až méně náročná
Předimenzované šířky jízdních pruhů	střední	méně náročná až náročná
Komfortní směrové parametry a podélný sklon	střední	náročná
Změna dopravního režimu extravilán x intravilán	střední	méně náročná
Absence krajnic MK v místě jejího napojení na silnici č. II/105	střední	jednoduchá
Reklamní zařízení	nízká	méně náročná
Nánosy na krajnicích a zarostlé silniční příkopy	nízká	jednoduchá
„Les značek“ v místě vjezdu do obce	nízká	méně náročná
Absence označení ÚK vedoucí do lokality „Hajda“ svislým dopravním značením	nízká	jednoduchá
Oslnění řidiče vozidla dávajícího přednost vozidlům na silnici č. II/105	nízká	náročná

6.2 Navržená krátkodobá (nízkonákladová) opatření

Jako krátkodobá (nízkonákladová) opatření před samotnou realizací opatření dlouhodobých (investiční akce) doporučují zpracovatelé této bezpečnostní inspekce provést revizi svislého a vodorovného dopravního značení v předmětné lokalitě, pravidelně provádět běžnou údržbu pozemních komunikací (prořezání spodních větví stromů, seřiznutí a dosypání nezpevněných krajnic a vyčištění příkopů apod.) a označit SDZ místo napojení veřejně přístupné účelové komunikace vedoucí do lokality „Hajda“ na silnici č. II/105. Dále inspekční tým doporučuje zahájit jednání s vlastníky reklamních zařízení o jejich přemístění (odstranění) resp. vhodné ochraně před osobními následky v případě nárazu vozidla do jejich konstrukce.

Inspekční tým si je vědom faktu, že výše doporučená krátkodobá opatření neřeší nedostatky týkající se především bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků silničního provozu (jako jsou děti, chodci a cyklisté), jejichž četnost v předmětné lokalitě je vysoká. Vzhledem k rozvíjející se blízké zástavbě a také atraktivní okolní infrastruktuře komunikací pro chodce a cyklisty lze nadále do budoucna předpokládat, že počet přecházejících / přejíždějících v daném místě bude rostoucí a bude jen otázkou času, kdy dojde k další dopravní nehodě s fatálními následky, jako tomu bylo na podzim roku 2019 (smrtná nehoda chodce, viz Příloha č. 1 této zprávy). Stejně tak výše doporučená krátkodobá opatření nedonutí (fyzicky) řidiče snížit rychlost, a proto se inspekční tým přiklání k realizaci řešení dlouhodobějšího charakteru.

6.3 Navržená dlouhodobější opatření (investiční akce)

Inspekční tým zastává názor, že dílčí opatření (bodové stavební úpravy apod.) vedoucí ke zmírnění rizik vysoké a střední závažnosti na silnici č. II/105, by mohla vnést do předmětné lokality nové nesourodé prvky a vjemy, které by při nekonceptnosti nebo roztržitosti řešení nemusela směřovat ke zvýšení bezpečnosti dopravy, ale naopak by mohla dopravní situaci lokality podrobené bezpečnostní inspekci ještě zhoršit.

S ohledem na dopravní význam hlavních a vedlejších pozemních komunikací, intenzity pěší, cyklistické a motorové dopravy, lokace křižovatky za místem změny dopravního režimu extravilán x intravilán, směrové a sklonové parametry silnice č. II/105 atd. se inspekční tým nadále přiklání k závěrům bezpečnostní inspekce z roku 2015, a sice ke komplexnímu řešení celé křižovatky, v ideálním případě k její přestavbě na **okružní křižovatku s jedním jízdním pruhem na okružním pásu**, která by jednoznačně v dané lokalitě zvýšila bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

Vhodně navržená okružní křižovatka by totiž v daném místě odstranila převážnou část zjištěných bezpečnostních rizik (zejména vysoké a střední závažnosti) a donutila by fyzicky snížit rychlost všech vozidel. Současně by bylo zajištěno bezpečné přecházení / přejíždění chodců a cyklistů z ÚK vedoucí k lokalitě „Hajda“ přes silnici č. II/105 k obchodům a dalším částem města, což by vedlo k potlačení bariérového efektu silnice č. II/105. Bezpečnost chodců a cyklistů by navíc byla zajištěna i za snížené viditelnosti (noc, mlha) instalací vhodného typu veřejného osvětlení, které je povinnou součástí každé okružní křižovatky.

V Písku, dne 14. července 2021

Inspekční tým

Ing. Jiří Hanzl, Ph.D.

Ing. Ladislav Bartuška

PŘÍLOHA č. 1 – NEHODOVOST

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje
Územní odbor Písek
Dopravní inspektorát
Na Výstavišti 377, 397 01 Písek

Č. j. KRPPC-161016-2/ČJ-2019-020506-1

Písek 6. ledna 2020
Počet stran: 2

Městský úřad Milevsko
Odbor dopravy a živnostenský
nám E. Beneše 420
pracoviště Sažinova 843
399 16 Milevsko

Upozornění

Podle § 15 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, Vás

upozorňuji

na níže uvedené skutečnosti, které se dotýkají Vaší činnosti a mohou vést k ohrožení nebo porušení vnitřního pořádku a bezpečnosti:

Po provedené bezpečnostní inspekci místa DN se smrtelným následkem, která se stala na silnici II. třídy č. 105 v km 72,854, křiž. s MK ul. Blanická u BČ Benzina, Milevsko (souřadnice GPS - 757047,852/-1113516,068), byly na místě zjištěny následující skutečnosti:

Seznam zjištěných rizik:

Provedenou bezpečnostní inspekci byly zjištěny níže uvedené závady na součástech a příslušenství sítě pozemních komunikací, které mohou ohrožovat bezpečnost a plynulost silničního provozu:

- absence veřejného osvětlení
- absence míst pro přecházení – vedení pěších tras přes silnici II/105 a MK ulice Blanická
- rozlehlá styková křižovatka s vjezdem na čerpací stanici + vjezdem na účelovou komunikaci
- přímý úsek silnice II/105 umožňující překračování dovolené rychlosti
- vodorovné DZ – II/105 (křiž. ul. Blanická + směr centrum) – V 4, V 2b (v prostoru křižovatky), V 1a, V 13 – vyžilié
- svislé DZ – (úsek – křiž. ul. Blanická – směr centrum) – IJ 8 + E 3a – vyžiliá
- svislé DZ – II/105 (úsek – křiž. ul. Blanická – směr Písek) – na IZ 4a umístěná IS 21a – nedovolená kombinace

Návrhy opatření:

- osadit veřejné osvětlení v prostoru křižovatky a navazujících komunikacích (silnice II/105 a MK ulice Blanická)
- vybudovat okružní křižovatku + místa pro přecházení (již zpracovaná studie)
- obnovit VDZ + výměna vyžilié DZ + odstranit (přesunout) DZ IS 21a

2. strana upozornění

-upozorňujeme na zpracovanou bezpečnostní inspekci (BI) pod názvem "**Stýková křižovatka silnice č. II/105 (ul. Čs. legij) a místní komunikace (ul. Blanická) v Milevsku**", kterou zpracoval Ing. Jiří Hanzl a Ing. Jiří Jíra ze dne 21. září 2015. Již v této BI byla identifikována závazná bezpečnostní rizika (viz. tabulka 3, Přehledná tabulka bezpečnostních rizik), kde bylo uvedeno následující:

Pohyb chodců a cyklistů v prostoru křižovatky - doložena fotodokumentace
Rychlost jízdy v obou směrech na silnici č. II/105 - doloženo měřením rychlosti vozidel, kdy cca 85% všech řidičů zde překračuje nejvyšší dovolenou rychlost v obci!
Levý rozhledový parametr MK - již vyřešeno
Absence osvětlení křižovatky

-DI PČR Písek se ztotožňuje se závěry bezpečnostní inspekci (BI) pod názvem "**Stýková křižovatka silnice č. II/105 (ul. Čs. legij) a místní komunikace (ul. Blanická) v Milevsku**", kterou zpracoval Ing. Jiří Hanzl a Ing. Jiří Jíra ze dne 21. září 2015.

V BI bylo dále uvedeno:

Inspekční tým si je vědom faktu, že výše doporučená krátkodobá opatření neřeší nedostatky týkající se především bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků silničního provozu (jako jsou děti, chodci a cyklisté), jejichž četnost v místě podrobeném bezpečnostní inspekci je vysoká. Vzhledem k rozvíjející se blízké zástavbě a také atraktivní okolní infrastruktuře komunikací pro chodce a cyklisty lze do budoucna předpokládat, že počet přecházejících / přejíždějících v daném místě bude rostoucí a bude i jen otázkou času, kdy dojde k dopravní nehodě s fatálními následky. Stejně tak výše doporučená krátkodobá opatření nedonutí (fyzicky) řidiče snížit rychlost, a proto se inspekční tým přiklání k realizaci řešení dlouhodobějšího charakteru.

S ohledem na dopravní význam hlavních a vedlejších pozemních komunikací, intenzity pěší, cyklistické a motorové dopravy, lokace křižovatky za místem změny dopravního režimu extravilán x intravilán, směrové a sklonové parametry silnice č. II/105 atd. se inspekční tým přiklání ke komplexnímu řešení celé křižovatky, v ideálním případě k její přestavbě na **okružní křižovatku s jedním jízdním pruhem na okružním pásu**, která by jednoznačně v dané lokalitě zvýšila bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Vhodně navržená okružní křižovatka by totiž v daném místě odstranila převážnou část zjištěných bezpečnostních rizik (zejména vysoké a střední závažnosti), a donutila by fyzicky snížit rychlost všech vozidel. Současně by bylo zajištěno bezpečné přecházení / přejíždění chodců a cyklistů z ÚJK vedoucí k lokalitě „Halda“ přes silnici č. II/105 k obchodům a dalším částem města, což by vedlo k potlačení barierového efektu silnice č. II/105. Bezpečnost chodců a cyklistů by navíc byla zajištěna i za snížené viditelnosti (noc, mlha) - instalací vhodného typu veřejného osvětlení, které je povinnou součástí každé okružní křižovatky.

por. Stanislav Grech, DIS.
komisař



Ing. Bc. Michal Chmela
vedoucí oddělení

N.D.



Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE JIHOČESKÉHO KRAJE
Územní odbor Písek
Dopravní inspektorát



č. j.: KRPC-161016-1/ČJ-2019-020506-I

Písek 22. listopadu 2019
Počet stran: 1

Záznam o provedené bezpečnostní inspekci místa dopravní nehody se smrtelným zraněním

Věc v ETR	NEHODA 8 - č.j.: KRPC-153580/TČ-2019-020506
č. j. DN v LN	KRPC- 414-1/DNPI-2019-PH
Stav komunikace v místě DN	Povrch vozovky je živičný, neznečištěný, v dobrém stavebně technickém stavu, bez výmolů a výtluků
Stav dopravního značení	vodorovné DZ – II/105 (úsek – křiž. ul. Blanická – směr Písek) - V 4, V 9a, V 2b, V 13, V 1a, V 5 – bez závad vodorovné DZ – II/105 (úsek – křiž. ul. Blanická – směr centrum) - V 9a, V 5 – bez závad vodorovné DZ – II/105 (křiž. ul. Blanická + směr centrum) – V 4, V 2b (v prostoru křižovatky), V 1a, V 13 – vyžilé svislé DZ – P 1, IZ 4a, IZ 4b, IZ 8a, IZ 8b, IP 19, P 2, P 4 – bez závad svislé DZ – (úsek – křiž. ul. Blanická – směr centrum) – U 8 + E 3a – vyžilá svislé DZ – II/105 (úsek – křiž. ul. Blanická – směr Písek) – na IZ 4a umístěná IS 21a – nedovolená kombinace ostatní zařízení – Z 11a,b – bez závad
Jiné možné nepříznivé faktory	-absence veřejného osvětlení -absence míst pro přecházení – vedení pěších tras přes silnici II/105 a MK ulice Blanická -rozlehlá styková křižovatka s vjezdem na čerpací stanici + vjezdem na účelovou komunikaci -přímý úsek silnice II/105 umožňující překračování dovolené rychlosti -osadit veřejné osvětlení v prostoru křižovatky a navazujících komunikacích (silnice II/105 a MK ulice Blanická) -vybudovat okružní křižovatku + místa pro přecházení (již zpracovaná studie)
Navrhovaná opatření	-obnovit VDZ + vyměna vyžilé DZ + odstranit (přesunout) DZ IS 21a

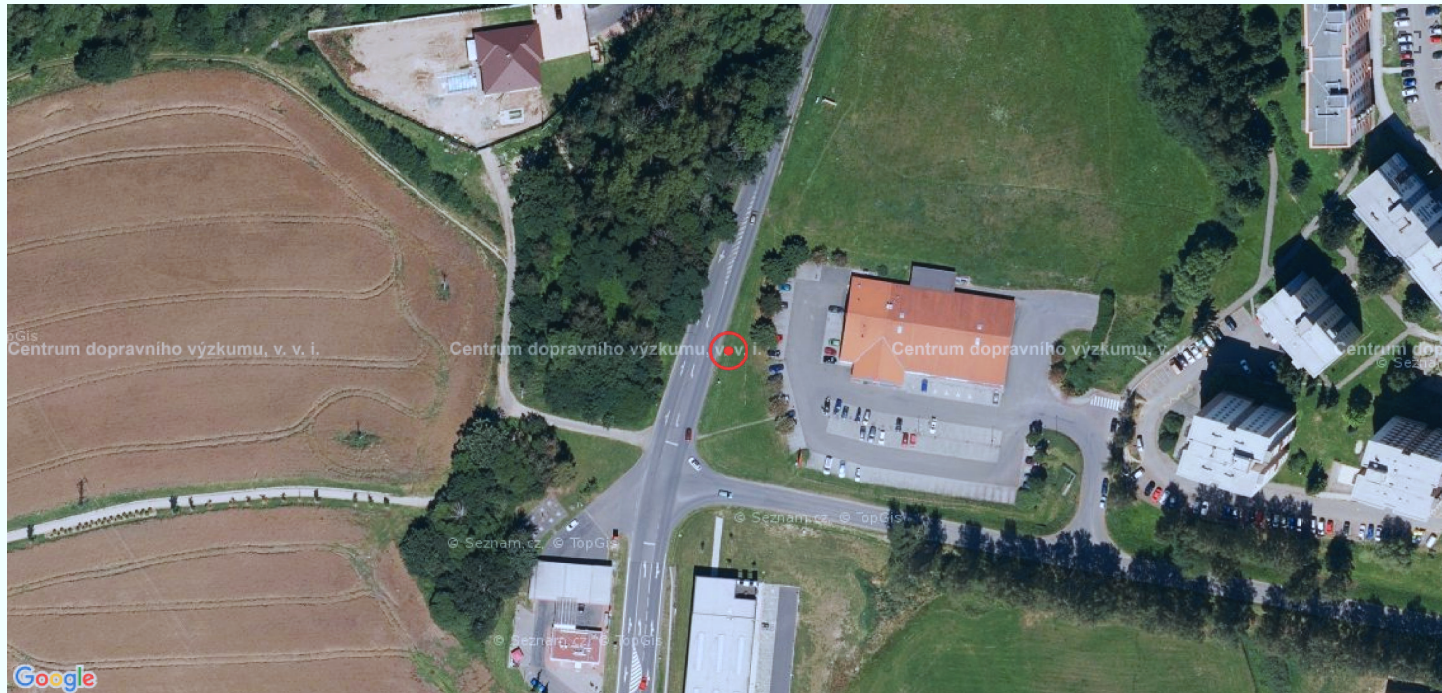
Podnět zaslán	-MěÚ Milevsko, odbor dopravy
Inspekci provedl	por. Stanislav Grech, DIS 22. 11. 2019



N. S.
Z r. por. Stanislav Grech, DIS
komisář
por. Ing. Bc. Michal Chmela
vedoucího oddělení

NEHODA 20506190414

ID nehody	20506190414	Obec	Milevsko (Jihočeský kraj)
Datum	13.11.2019 (středa), 6:06	Druh komunikace	silnice 2. třídy
Druh nehody	srážka s chodcem	Číslo komunikace	105



Druh srážky jedoucích vozidel	nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku jedoucích vozidel	Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku s pevnou překážkou	Viditelnost	v noci - bez veřejného osvětlení, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví	Rozhledové poměry	dobré
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Dělení komunikace	dvoupruhová
Přítomnost alkoholu u viníka nehody	ne	Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Hlavní příčina nehody	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokry povrch apod.)	Řízení provozu v době nehody	místní úprava
Usmrceno osob	1	Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Těžce zraněno osob	0	Specifická místa a objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Lehce zraněno osob	0	Směrové poměry	křižovatka styková - tříramenná
Celková hmotná škoda (Kč)	20000	Počet zúčastněných vozidel	1
Druh povrchu vozovky	živice	Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch mokry	Druh křižující komunikace	místní komunikace
Stav komunikace	dobry, bez závad		

VOZIDLO 1

Druh vozidla	nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí
Výrobní značka	CITROEN	Směr jízdy, postavení vozidla	zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce: 31
Hmotnost (t)	3	Škoda na vozidle (Kč)	20000
Stáří vozidla (roky)	13	Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny C
Charakteristika (vlastník)	soukromá organizace (podnikatel, s.r.o., v.o.s., a.s., atd.)	Nejvyšší ukončené vzdělání	střední škola

Doplňující údaje	nepřichází v úvahu	Délka řídičské praxe v řízení (roky)	45
Smyk	ne	Stav řidiče	dobry - žadné nepřiznivě okolnosti nebyly zjištěny
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru	Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn
Únik provozních, přepravovaných hmot	žadné z uvedených		

OSOBA 1

Označení	řidič	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	připoutaný bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)	Poskytnutí první pomoci	nebylo třeba poskytnout
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	bez zranění
Věk	66	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

CHODEC 1

Kategorie chodce	muž	Věk	45
Stav chodce	nezjištěno	Státní příslušnost	Česká republika
Chování chodce	žadné z uvedených	Poskytnutí první pomoci	vozidlem RZP
Situace v místě nehody	přecházení mimo přechod (20 a více metrů od přechodu)	Následky (do 24 h)	usmrcení
Pohlaví chodce	muž	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

Data byla poskytnuta Policií ČR.

nehody@cdv.cz | +420 725 390 768 | © Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

NEHODA 20506160019

ID nehody	20506160019	Obec	Milevsko (Jihočeský kraj)
Datum	16.1.2016 (sobota), 11:45	Druh komunikace	silnice 2. třídy
Druh nehody	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	Číslo komunikace	105



Druh srážky jedoucích vozidel	z boku	Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku s pevnou překážkou	Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví	Rozhledové poměry	dobré
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Dělení komunikace	vícepruhová
Přítomnost alkoholu u viníka nehody	ne	Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Hlavní příčina nehody	proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	Řízení provozu v době nehody	místní úprava
Usmrceno osob	0	Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Těžce zraněno osob	0	Specifická místa a objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Lehce zraněno osob	1	Směrové poměry	křižovatka průsečná - čtyřramenná
Celková hmotná škoda (Kč)	180000	Počet zúčastněných vozidel	2
Druh povrchu vozovky	živice	Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch mokrý	Druh křižující komunikace	místní komunikace
Stav komunikace	dobrý, bez závad		

VOZIDLO 1

Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí
Výrobní značka	ŠKODA	Směr jízdy, postavení vozidla	zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce: 24
Zdvihový objem válců (l)	1.9	Škoda na vozidle (Kč)	150000
Stáří vozidla (roky)	1	Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny C
Charakteristika (vlastník)	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti	Nejvyšší ukončené vzdělání	střední škola
Doplňující údaje	nepřichází v úvahu	Délka řidičské praxe v řízení (roky)	11
Smyk	ne	Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených	Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
--------------------------------------	-------------------

OSOBA 1

Označení	řidič	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	připoutaný bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)	Poskytnutí první pomoci	nebylo třeba poskytnout
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	bez zranění
Věk	30	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

OSOBA 2

Označení	spolucestující na předním sedadle vedle řidiče nebo spolujezdec (cestující) na motocyklu, jízdním kole	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	připoutaný bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)	Poskytnutí první pomoci	vozidlem RZP
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	lehké zranění
Věk	22	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

VOZIDLO 2

Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí
Výrobní značka	ŠKODA	Směr jízdy, postavení vozidla	zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce: 31
Zdvihový objem válců (l)	1.3	Škoda na vozidle (Kč)	30000
Stáří vozidla (roky)	17	Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny B
Charakteristika (vlastník)	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti	Nejvyšší ukončené vzdělání	učňovská škola
Doplňující údaje	nepřichází v úvahu	Délka řidičské praxe v řízení (roky)	30
Smyk	ne	Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vozidlo po nehodě	žádná z uvedených	Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených		

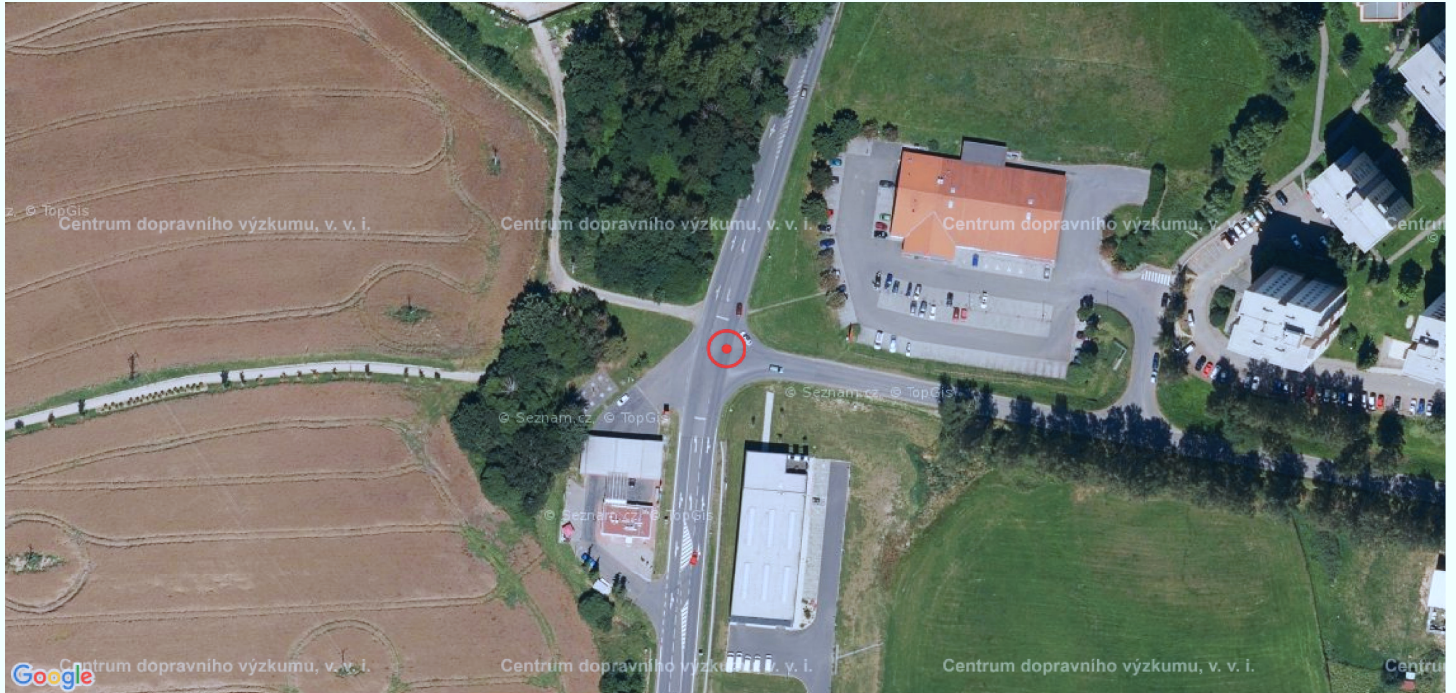
OSOBA 1

Označení	řidič	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	připoutaný bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)	Poskytnutí první pomoci	nebylo třeba poskytnout
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	bez zranění
Věk	49	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

Data byla poskytnuta Policií ČR.

NEHODA 20512080176

ID nehody	20512080176	Obec	Milevsko (Jihočeský kraj)
Datum	10.3.2008 (pondělí), 7:00	Druh komunikace	silnice 2. třídy
Druh nehody	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	Číslo komunikace	105



Druh srážky jedoucích vozidel	boční	Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku s pevnou překážkou	Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Charakter nehody	nehoda pouze s hmotnou škodou	Rozhledové poměry	dobré
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Dělení komunikace	dvoupruhová
Přítomnost alkoholu u viníka nehody	ne	Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Hlavní příčina nehody	proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	Řízení provozu v době nehody	místní úprava
Usmrceno osob	0	Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Těžce zraněno osob	0	Specifická místa a objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Lehce zraněno osob	0	Směrové poměry	křižovatka styková - tříramenná
Celková hmotná škoda (Kč)	20000	Počet zúčastněných vozidel	2
Druh povrchu vozovky	živice	Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečištěný	Druh křižující komunikace	místní komunikace
Stav komunikace	dobrý, bez závad		

VOZIDLO 1

Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí
Výrobní značka	VOLKSWAGEN	Směr jízdy, postavení vozidla	zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce: 32
Zdvihový objem válců (l)	18	Škoda na vozidle (Kč)	10000
Stáří vozidla (roky)	15	Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny B
Charakteristika (vlastník)	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti	Nejvyšší ukončené vzdělání	střední škola
Doplňující údaje	nepřichází v úvahu	Délka řidičské praxe v řízení (roky)	1
Smyk	ne	Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru	Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
--------------------------------------	-------------------

OSOBA 1

Označení	řidič	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	připoutaný bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)	Poskytnutí první pomoci	nebylo třeba poskytnout
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	bez zranění
Věk	20	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

VOZIDLO 2

Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užit násilí
Výrobní značka	ŠKODA	Směr jízdy, postavení vozidla	zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce: 13
Zdvihový objem válců (l)	12	Škoda na vozidle (Kč)	10000
Stáří vozidla (roky)	36	Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny B
Charakteristika (vlastník)	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti	Nejvyšší ukončené vzdělání	střední škola
Doplňující údaje	nepřichází v úvahu	Délka řidičské praxe v řízení (roky)	15
Smyk	ne	Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru	Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených		

OSOBA 1

Označení	řidič	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	připoutaný bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)	Poskytnutí první pomoci	nebylo třeba poskytnout
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	bez zranění
Věk	69	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

Data byla poskytnuta Policií ČR.

NEHODA 20506071153

ID nehody	20506071153	Obec	Milevsko (Jihočeský kraj)
Datum	15.12.2007 (sobota), 9:30	Druh komunikace	silnice 2. třídy
Druh nehody	srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	Číslo komunikace	139



Druh srážky jedoucích vozidel	z boku	Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené
Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku s pevnou překážkou	Viditelnost	ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Charakter nehody	nehoda pouze s hmotnou škodou	Rozhledové poměry	dobré
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Dělení komunikace	dvoupruhová
Přítomnost alkoholu u viníka nehody	ne	Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu
Hlavní příčina nehody	proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	Řízení provozu v době nehody	místní úprava
Usmrceno osob	0	Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami
Těžce zraněno osob	0	Specifická místa a objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Lehce zraněno osob	0	Směrové poměry	křižovatka průsečná - čtyřramenná
Celková hmotná škoda (Kč)	10000	Počet zúčastněných vozidel	2
Druh povrchu vozovky	živice	Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch suchý, neznečištěný	Druh křižující komunikace	místní komunikace
Stav komunikace	dobrý, bez závad		

VOZIDLO 1

Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí
Výrobní značka	OPEL	Směr jízdy, postavení vozidla	zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce: 42
Zdvihový objem válců (l)	16	Škoda na vozidle (Kč)	0
Stáří vozidla (roky)	12	Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny B
Charakteristika (vlastník)	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti	Nejvyšší ukončené vzdělání	učňovská škola
Doplňující údaje	nepřichází v úvahu	Délka řidičské praxe v řízení (roky)	30
Smyk	ne	Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru	Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn

Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených
--------------------------------------	-------------------

OSOBA 1

Označení	řidič	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	připoutaný bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)	Poskytnutí první pomoci	nebylo třeba poskytnout
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	bez zranění
Věk	47	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

VOZIDLO 2

Druh vozidla	osobní automobil bez přívěsu	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí
Výrobní značka	ŠKODA	Směr jízdy, postavení vozidla	zachycuje postavení vozidla při nehodě na křižovatce: 14
Zdvihový objem válců (l)	13	Škoda na vozidle (Kč)	10000
Stáří vozidla (roky)	12	Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny C
Charakteristika (vlastník)	soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti	Nejvyšší ukončené vzdělání	střední škola
Doplňující údaje	nepřichází v úvahu	Délka řidičské praxe v řízení (roky)	15
Smyk	ne	Stav řidiče	dobrý - žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru	Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených		

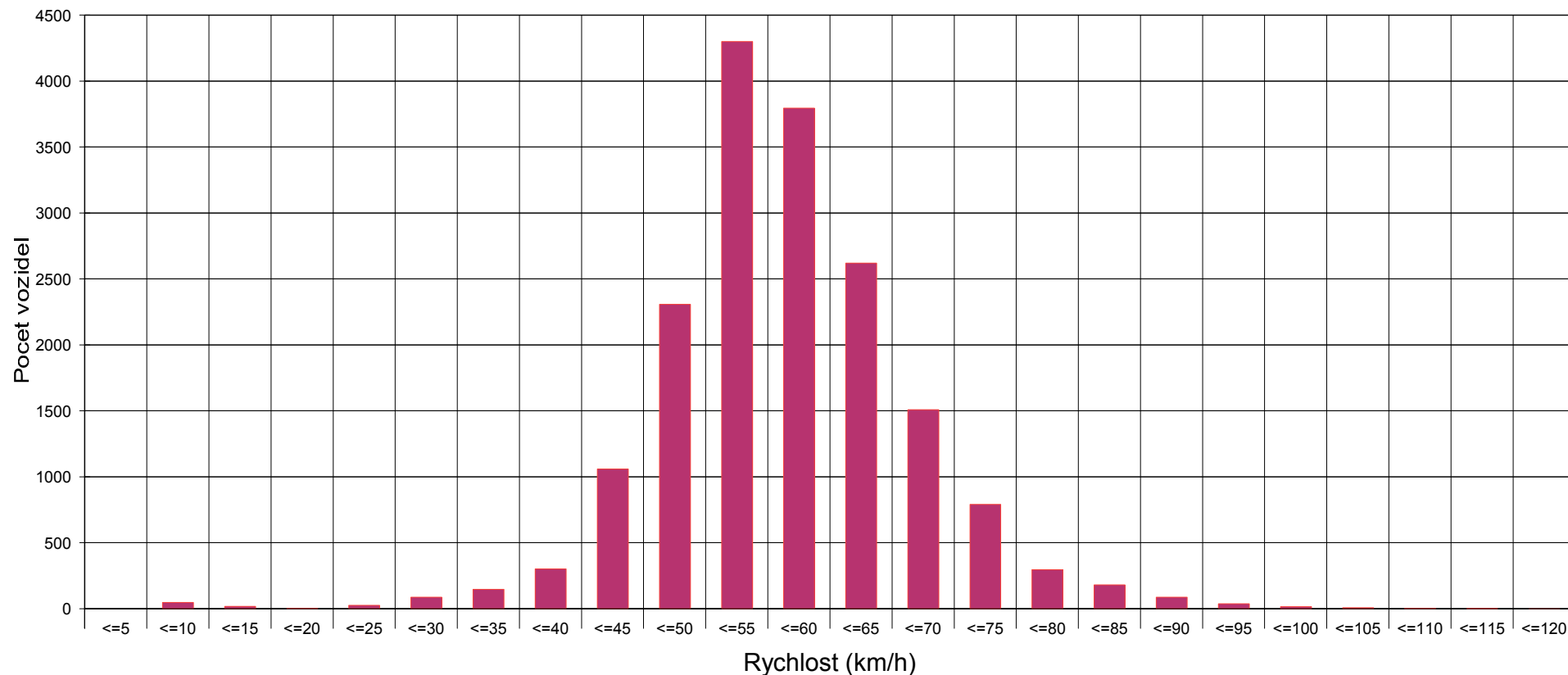
OSOBA 1

Označení	řidič	Státní příslušnost	Česká republika
Bližší označení	připoutaný bezpečnostními pásy (i na zadních sedadlech)	Poskytnutí první pomoci	nebylo třeba poskytnout
Pohlaví	muž	Následky (do 24 h)	bez zranění
Věk	44	Počet dní, kdy osoba zemřela po nehodě	

Data byla poskytnuta Policií ČR.

PŘÍLOHA č. 2 – DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Silnice II/105, Milevsko, ulice ČS legií, stanoviště 1 - Počet vozidel podle rychlosti



Statistika

Casový úsek

7. červen 2021, 00:00 hod. do 13. červen 2021, 23:59 hod.

		Pocet	%	V15	Vp	V85	Vmax	
Prekročení rychlosti:	77 %	Jednostopé	271	1,5	30	46	61	88
Průmerný odstup:	0,1 sec	Osob.	16470	93,2	49	57	66	116
Provoz v kolone:	0 %	Nákl.	796	4,5	46	55	65	93
ADT:	2525	Nákl. + vlek	135	0,8	34	52	64	83
Podíl silného provozu:	5 %	Celkem	17672	100	49	57	66	116

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189

Komunikace	II/105	Stanoviště	ulice ČS legií, Milevsko, Stanoviště 1
Datum průzkumu	10.06.2021	Den týdne	čtvrtek
Měsíc	června	Období roku	jarní
Doba průzkumu	0:00 - 24:00		
Vypracoval	Ing. Bartuška Ladislav	Datum zpracování	28.6.2021

1 Kategorie a třída komunikace	II - silnice II. třídy a III. třídy
2 Nedělní faktor $f_{ne}[-]$	< 0.9
3 Charakter provozu (pouze pro silnice II. a III. třídy)	H - Hospodářský
4 Skupina přečíslových koeficientů	II-H

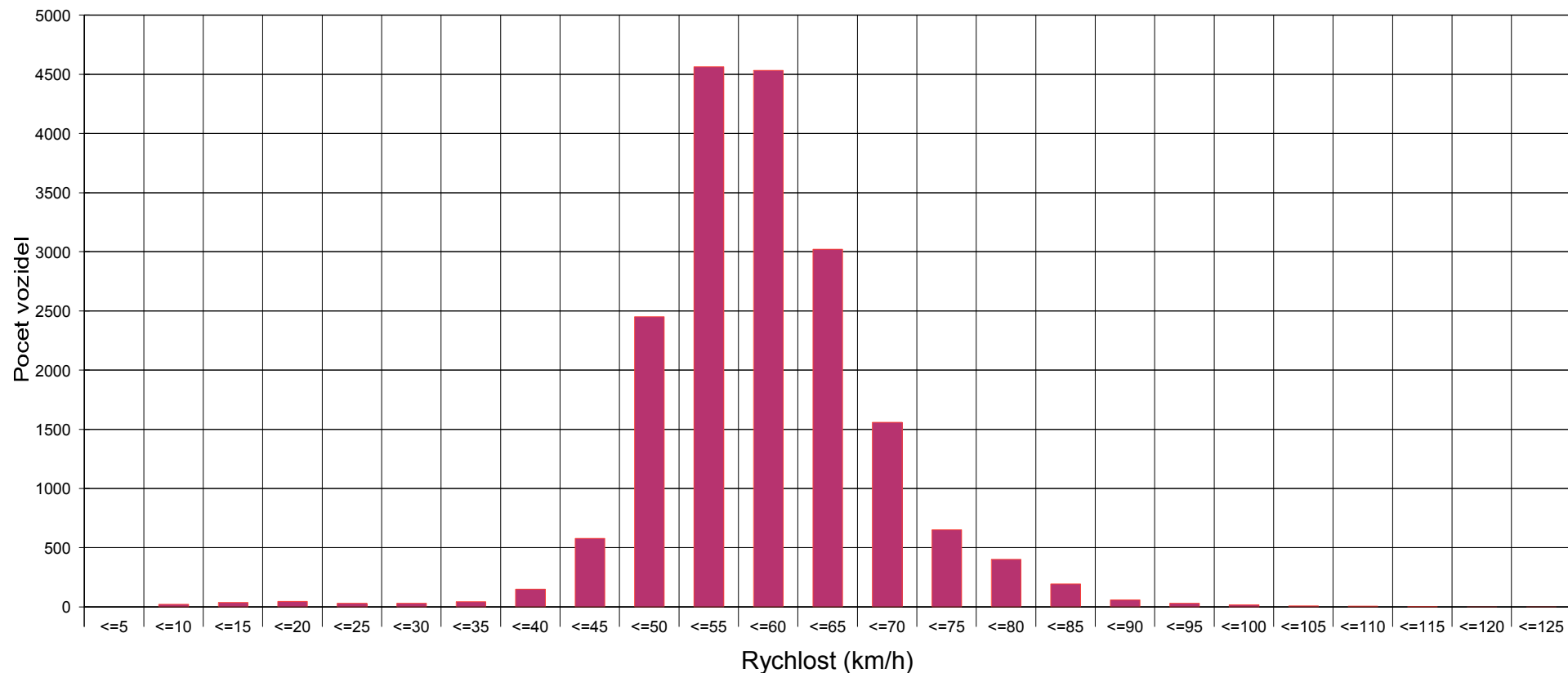
		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	S
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne I_m [voz]	4839	69	296	0	46	5250
6	Přečíslový koeficient denních variací intenzit $k_{m,d}[-]$	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
7	Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu) I_d [voz/den]	4839	69	296	0	46	5250
8	Přečíslový koeficient týdenních variací intenzit dopravy $k_{d,t}[-]$	0.93	0.91	0.80	0.85	0.75	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy I_t [voz/den]	4500	63	237	0	35	4835
10	Přečíslový koeficient ročních variací intenzit dopravy $k_{t,RPDI}[-]$	0.92	0.68	0.94	0.89	0.97	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy RPD1 [voz/den]	4140	43	223	0	34	4440
12	Odhad přesnosti určení RPD1 [%]						± 5

13	Přečíslový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den $k_{d,t}^{PD}[-]$	1.01	0.87	0.99	1.00	0.97	
14	Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny RPD1 ^{PD} [voz/den]	4496	41	275	0	43	4855

15	Přečíslový koeficient RPD1 na padesátirázovou intenzitu dopravy $k_{RPDI,50}[-]$	0.119
16	Padesátirázová intenzita dopravy I_{50} [voz/h]	528

17	Přečíslový koeficient RPD1 na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy $k_{RPDI,šh}[-]$	0.113
18	Intenzita špičkové hodiny $I_{šh}$ [voz/h]	502

Silnice II/105, Milevsko, ulice ČS legií, stanoviště 2 - Počet vozidel podle rychlosti



Statistika

Casový úsek

7. červen 2021, 00:00 hod. do 13. červen 2021, 23:59 hod.

		Pocet	%	V15	Vp	V85	Vmax	
Prekročení rychlosti:	82 %	Jednostopé	207	1,1	15	46	65	96
Průmerný odstup:	0,1 sec	Osob.	17419	94,3	50	58	66	125
Provoz v kolone:	0 %	Nákl.	718	3,9	47	55	64	82
ADT:	2639	Nákl. + vlek	126	0,7	45	53	60	76
Podíl silného provozu:	5 %	Celkem	18470	100	50	58	66	125

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189

Komunikace	II/105	Stanoviště	ulice ČS legií, Milevsko, Stanoviště 2
Datum průzkumu	10.06.2021	Den týdne	čtvrtek
Měsíc	června	Období roku	jarní
Doba průzkumu	0:00 - 24:00		
Vypracoval	Ing. Bartuška Ladislav	Datum zpracování	28.6.2021

1 Kategorie a třída komunikace	II - silnice II. třídy a III. třídy
2 Nedělní faktor $f_{ne}[-]$	< 0.9
3 Charakter provozu (pouze pro silnice II. a III. třídy)	H - Hospodářský
4 Skupina přečtových koeficientů	II-H

		Druh vozidel					
		O	M	N	A	K	S
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne I_m [voz]	5311	58	251	0	53	5673
6	Přečtový koeficient denních variací intenzit $k_{m,d}[-]$	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
7	Denní intenzita dopravy (ve dnu průzkumu) I_d [voz/den]	5311	58	251	0	53	5673
8	Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy $k_{d,t}[-]$	0.93	0.91	0.80	0.85	0.75	
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy I_t [voz/den]	4939	53	201	0	40	5233
10	Přečtový koeficient ročních variací intenzit dopravy $k_{t,RPDI}[-]$	0.92	0.68	0.94	0.89	0.97	
11	Roční průměr denních intenzit dopravy RPD1 [voz/den]	4544	36	189	0	39	4808
12	Odhad přesnosti určení RPD1 [%]						± 5

13	Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den $k_{d,t}^{PD}[-]$	1.01	0.87	0.99	1.00	0.97	
14	Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny RPD1 ^{PD} [voz/den]	4935	34	234	0	50	5253

15	Přečtový koeficient RPD1 na padesátirázovou intenzitu dopravy $k_{RPDI,50}[-]$	0.119
16	Padesátirázová intenzita dopravy I_{50} [voz/h]	572

17	Přečtový koeficient RPD1 na špičkovou hodinovou intenzitu dopravy $k_{RPDI,šh}[-]$	0.113
18	Intenzita špičkové hodiny $I_{šh}$ [voz/h]	543